

PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2012-2022

Quito
DISTRITO METROPOLITANO

El Quito que queremos

Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022

Municipio de Quito



Augusto Barrera Guarderas
AlCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

René Vallejo
SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

MIEMBROS DEL CONSEJO METROPOLITANO DE PLANIFICACIÓN

Augusto Barrera Guarderas
AlCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Jorge Albán
REPRESENTANTE DEL ALCALDE

Freddy Heredia
CONCEJAL METROPOLITANO

Nathalia Novillo
SECRETARIA GENERAL DE PLANIFICACIÓN

Patricia Sarsoza
SECRETARIA GENERAL DE COORDINACIÓN
TERRITORIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

René Vallejo
SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Ramiro Morejón
SECRETARIO DE AMBIENTE

Pablo Cobos
PRESIDENTE ASOJUPAR

Verónica Aguilar
REPRESENTANTE CIUDADANA

Eduardo Cadena
REPRESENTANTE CIUDADANO

Pepe Claudio
REPRESENTANTE CIUDADANO

Este Plan ha sido elaborado participativamente con el aporte de los ciudadanos y ciudadanas de Quito: Organizaciones Sociales, Organizaciones barriales, Comités de seguridad, Organizaciones de jóvenes, Organizaciones de mujeres, Academia, Gremios, Sectores Productivos, Sectores Empresariales, Representantes de las Juntas Parroquiales, Organizaciones no gubernamentales
La información de diagnóstico, gráficos y cuadros son elabo-rados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Este documento fue co-financiado por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH por encargo del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania.

MENSAJE DEL ALCALDE

La capitalidad de Quito, su rol nacional y su carácter metropolitano nos exigen generar instrumentos de planificación que respondan a un proceso participativo y a un amplio diálogo ciudadano que se concreten en propuestas claras y alcanzables.

El Plan Metropolitano de Desarrollo contiene las directrices indispensables para la nueva gestión del Distrito Metropolitano de Quito. La planificación y gestión del desarrollo y del territorio se fundamentan, no solo en el cumplimiento de disposiciones que, por ley, competen a la institución municipal, sino en las convicciones de la actual Alcaldía Metropolitana para cumplir con la responsabilidad de lograr avances significativos que nos dirijan a un desarrollo equitativo y sustentable del DMQ y a la consecución del Buen Vivir.

El Plan Metropolitano de Desarrollo identifica las líneas principales de intervención municipal en el territorio para superar progresivamente las disparidades que persisten en el Distrito y que continúan limitando la capacidad de brindar a sus habitantes, hombres y mujeres en sus respectivas localidades, acceso a la salud, a la educación, a la vivienda y a la vialidad. El Plan establece claramente la actual orientación municipal de dar prioridad a la recuperación del espacio público como lugar de encuentro, de seguridad, de convivencia pacífica y solidaria; define la visión del Cabildo dirigida a garantizar los límites del crecimiento urbano y preservar las reservas naturales, así como para evitar la especulación con el suelo y promover su uso sustentable y democrático.

En este Plan se plasma la visión de desarrollo del nuevo Quito; sus grandes proyectos de vialidad y movilidad para los siguientes 10 años; la profunda renovación urbanística, como la retirada del aeropuerto del hipercentro, el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto (NAIQ), la construcción del metro, la incorporación de corredores verdes y nuevos parques distritales, así como la proyección de nuevas infraestructuras y equipamientos para la salud y educación. También forman parte de este Plan los programas y proyectos para la protección de los recursos naturales y de la biodiversidad, así como la visión de un Quito productivo con cadenas democráticas de generación de valor distribuidas a lo largo del espacio distrital. Tenemos en mente un Quito que privilegie la equidad interna y la solidaridad, a la vez que afirme su rol como nodo de desarrollo vinculado al comercio exterior. El Plan recoge, además, los planteamientos originales por los cuales fuimos elegidos por los habitantes de Quito y que, en estos primeros dos años de gestión, se han convertido en nuestras acciones.

El Plan, entonces, constituye la principal directriz para la gestión del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y contiene las orientaciones de las labores institucionales públicas y privadas en todo el territorio, con una perspectiva de futuro en todos los ámbitos de su intervención, con el fin único e inaplazable del bienestar de quienes habitan el Distrito.

La administración municipal presenta esta herramienta para avanzar hacia el Buen Vivir en el territorio. Estamos seguros de que, con el esfuerzo de autoridades, de funcionarios y funcionarias y, especialmente, de la propia gente de las parroquias rurales, de los barrios y de las comunidades, iremos haciendo realidad el Quito que queremos.

Dr. Augusto Barrera Guarderas
Alcalde Metropolitano

PRESENTACIÓN

Si bien la planificación del desarrollo es una tarea del Estado y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, es también una responsabilidad compartida con los ciudadanos y ciudadanas, quienes tienen el derecho de participar en su formulación.

La planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial a nivel regional, provincial, cantonal y parroquial es competencia exclusiva y obligatoria de cada uno de sus Gobiernos Autónomos Descentralizados. Estos gobiernos se encargan de ejecutar tal planificación y ordenamiento a través de la formulación de planes validados con los actores, en articulación y coordinación con los otros niveles de gobierno.

La profunda convicción de la actual administración municipal de que la planificación debe hacerse de manera participativa permitió desarrollar un amplio proceso de participación en distintos espacios, reuniones de trabajo, eventos territoriales e inclusive académicos, en los que se discutió los principales problemas, propuestas y anhelos para la construcción del Quito del 2022: el Quito del Buen Vivir.

Esta participación debe continuar durante la ejecución de los Planes con el objetivo de establecer acuerdos amplios y plurales con los diversos actores que habitan e inciden en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito. Asimismo, será la participación la encargada de velar por el adecuado, honesto y oportuno cumplimiento de los objetivos y metas trazadas en esta herramienta de gestión.

Este plan responde a un proceso de participación responsable y propositiva de los actores, es decir, los y las ciudadanas que habitan en el Distrito, y propone una idea de futuro no inmediato, pero cercano, que debe construirse con una corresponsabilidad ciudadana crítica pero constructiva.

Consejo Metropolitano de Planificación

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN

Según el marco legal definido por la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPFP), el ordenamiento territorial consiste en una "planificación con autonomía para la gestión territorial, que parte de lo local a lo regional en la interacción de planes que posibiliten la construcción de un proyecto nacional", que desarrolla la "proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales" para asegurar un "nivel adecuado de bienestar a la población, en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones"[1]. En este contexto, el COOTAD y el COPFP establecen como principios para la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial: promover el desarrollo sustentable para garantizar el buen vivir y la construcción de equidad e inclusión en el territorio; fomentar las actividades productivas y agropecuarias; la prestación equitativa de servicios públicos; y, la construcción de un hábitat y vivienda seguros y saludables[2].

El COOTAD también determina la formulación e implementación de estrategias integrales de hábitat y vivienda que impliquen servicios, espacio público, transporte público, equipamiento, gestión del suelo y gestión de riego acorde a los principios de universalidad, equidad, solidaridad e interculturalidad; y, asigna a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la responsabilidad por la prestación de los servicios públicos y la implementación de las obras asegurando la distribución equitativa de los beneficios y las cargas.

En consecuencia, el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial debe definir las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, ambientales y urbanísticos; diseñar y adoptar los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio; y, definir los programas y proyectos que concreten estos propósitos[3] en el Distrito Metropolitano de Quito.

Para concretar estos planteamientos el PMOT debe fundamentarse en los principios de la función social y ambiental del suelo, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y los beneficio; y, acorde al COOTAD, debe trasladar la planificación económica, social y ambiental a la dimensión territorial, formula determinaciones que racionalicen las intervenciones sobre el territorio y orienta el desarrollo y aprovechamiento sostenible del mismo.

El PMOT constituye el instrumento de cumplimiento obligatorio para las actuaciones de toda dependencia municipal sobre el territorio, y además es vinculante para las actuaciones de otros niveles de gobierno sobre el territorio distrital y es de cumplimiento obligatorio para actuaciones de parte de privados sobre este mismo territorio.

El COOTAD mediante Art. 296[4] faculta a los Gobiernos Autónomos Descentralizados a normar instrumentos de planificación del ordenamiento territorial complementarios, lo que respalda los reglamentos del marco legal local vigentes en el DMQ, especialmente la Ordenanza Metropolitana No. 0172[5] de Régimen del Suelo que define los instrumentos de planificación territorial.

1 Artículo 296 del COOTAD.

2 COOTAD: Art. 4, 54, 55, 84, 135, 137, 147, 274, 295, 296, 297, 466-469. COPFP: Artículo 2, numeral 3, 4, 7, artículo 43.

3 Artículo 297 del COOTAD.

4 "Los instrumentos de planificación complementarios serán definidos y regulados por la ley y la normativa aprobada por los respectivos órganos de legislación de los gobiernos autónomos descentralizados."

El PMOT, que reemplaza al Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT), podrá ser precisado y actualizado mediante instrumentos complementarios de planificación, dentro de los plazos y cumpliendo las funciones asignadas por la normativa nacional y distrital. Estos instrumentos son los siguientes:

- Plan de Usos y Ocupación del Suelo (Escala DMQ),
- Planes Maestro (Escala DMQ),
- Planes parciales (Escala zonal),
- Planes especiales (Escala sector),
- Proyectos urbano-arquitectónicos especiales (Lotes mayores a 10.000 m2),
- Normas complementarias (Normas de Arquitectura y Urbanismo).

La formulación del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial reconoce y se sustenta en los principios rectores y de gestión así como en los objetivos planteados por el Plan Metropolitano de Desarrollo (PMD). Los principios rectores constituyen la modernidad y productividad, equidad, solidaridad, sustentabilidad, participación, diversidad e identidad, accesibilidad integral al medio físico, y a bienes y servicios; y, los de gestión: integralidad, territorialidad y gobernabilidad. Los objetivos estratégicos del PMD se organizan alrededor de los siguientes ejes estratégicos:

1. Quito: Ciudad Capital, Distrito Región.
2. Quito Accesible y para los Ciudadanos
3. Quito Lugar de Vida y Convivencia.
4. Quito Productivo y Solidario
5. Quito Verde
6. Quito Milenario, Histórico, Cultural y Diverso
7. Quito Participativo, Eficiente, Autónomo y Democrático.

5 La Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito: Derogatoria de las Ordenanzas Metropolitanas No. 3746, 0031 y 255, de diciembre 2011.

2. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL DEL DMQ

En un contexto geográfico irregular, heterogéneo, con una amplia diversidad de recursos naturales, pisos climáticos y ecosistemas, y con un crecimiento demográfico importante, el desarrollo urbano de Quito, a partir de los años setenta del siglo pasado, ha observado un crecimiento físico expansivo, de baja densidad e inequitativo, que evidencia varias ineficiencias funcionales y ambientales caracterizadas por:

- El desequilibrio y asimetría en el desarrollo regional, producto de interdependencias funcionales y dependencias energéticas, alimentarias y productivas de otros territorios;
- La utilización urbanística del territorio rural y de recursos no renovables con potencialidad eco sistémica a través de procesos de subocupación del suelo urbano y conurbación con parroquias rurales y los cantones Rumiñahui y Mejía;
- Sobresaturación de equipamientos y servicios en el área central de la ciudad;
- Débil estructuración jerárquica y limitado desarrollo de los centros poblados rurales;
- Accesibilidad y conectividad reducidas y limitadas por la geografía y la falta de conexión especialmente entre el sur y norte de la ciudad y de esta con los valles circundantes;
- Alta vulnerabilidad de las edificaciones frente a amenazas socio-naturales;
- Proliferación de patrones urbanísticos conformados por urbanizaciones cerradas que generan la fragmentación del territorio urbano;
- Un marco legal e institucional que privilegia la generación de normativa urbanística, que incorpora de manera insuficiente la instrumentalización de nuevas alternativas de gestión orientadas hacia la construcción de consensos sobre visiones de desarrollo y los repartos equitativos de cargas y beneficios.

2.1 UN TERRITORIO DIVERSO

Un relieve irregular y su ubicación ecuatorial definen, en lo ambiental, al territorio del DMQ como heterogéneo y con una importante diversidad de recursos naturales, pisos climáticos y ecosistemas que desde la perspectiva ambiental, productiva y turística constituyen significativas potencialidades.

El DMQ cuenta con las mismas horas de día y de noche sin variación durante todo el año, con dos estaciones -una seca entre junio y septiembre y otra lluviosa de octubre a mayo- que inciden en los regímenes agrícolas del territorio. El Distrito posee por lo menos quince tipos de clima con temperaturas que varían entre -4°C y 22°C, pero en la zona de mayor población la temperatura promedio es de 17°C. La cobertura vegetal del distrito es de 69%, en ella se destacan los bosques húmedos que representan la tercera parte del territorio.

Las condiciones descritas generan un espacio biodiverso[6] en el que se ha logrado establecer la existencia de 44 ecosistemas, 1.899 especies de plantas, 1.384 especies de fauna, 142 especies endémicas locales, 542 especies de aves, 94 especies de mamíferos, 77 de anfibios, y 46 de reptiles. Adicionalmente, en el territorio del DMQ se encuentras tres áreas protegidas: la Reserva Geobotánica del Pululahua; la reserva Ecológica Cayambe-Coca; y, las micro-cuencas de los ríos Mashpi, Guaycuyacu y Sahuangal.

6 Que lo hacen comparable con zonas de la Amazonía y la región biogeográfica del Chocó.

El DMQ en un territorio diverso no solo en cuanto a sus aspectos físicos–naturales, sino también desde el origen e identidad de sus pobladores: el 35% de los habitantes del DMQ proviene de otras partes del Ecuador, entre las cuales Cotopaxi, Imbabura, Chimborazo, Manabí y Loja son las provincias de mayor inmigración en el Distrito. Esta característica de múltiple origen se complementa con la autodefinición étnica de la población, según la cual el 82,7% de sus habitantes se define como mestizo, mientras que el 17,3% restante se identifica como blanco, indígena, afrodescendiente, mulato o montubio. Esta característica de la población quiteña se constituye en una fortaleza para el desarrollo cultural.

El DMQ ocupa el 44,6% de la superficie de la provincia de Pichincha y por su ubicación central la divide en cuatro partes. El DMQ limita: hacia el norte con los cantones Otavalo y Cotacachi de la Provincia de Imbabura; hacia el norte y noreste con los cantones Cayambe y Pedro Moncayo de la Provincia de Pichincha, y con el cantón Quijos de la Provincia del Napo; hacia el sur con los cantones Mejía y Rumiñahui pertenecientes a la provincia de Pichincha; y, hacia el noroccidente con los cantones San Miguel de los Bancos y Pedro Vicente Maldonado de la provincia de Pichincha así como con el cantón Santo Domingo, de la provincia Santo Domingo de los Tsáchilas. Estas características marcan la importancia del DMQ para la Provincia de Pichincha, tanto en términos demográficos, de superficie como de continuidad territorial.

El Distrito cuenta con un total de 55 parroquias, 33 rurales y 32 urbanas. El área rural constituye en si mismo un territorio heterogéneo con características propias, formas de asentamiento dispersas, con actividades productivas ligadas a los sectores primarios y secundarios, y con necesidades de servicios básicos y sociales propios de sus características. El área urbana del Distrito también presenta características diversas en cuanto a factores como el trazado urbano, la morfología edilicia y el tipo de construcción, que muestran las huellas de diferentes épocas, estilos y tecnologías constructivas. Estas condiciones específicas, potencialidades y limitaciones, deben ser entendidas y reconocidas en la formulación y ejercicio de la política pública relacionada con el ordenamiento territorial.

2.2 CRECIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

Según el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC)[7], el DMQ cuenta con 2'239.191 habitantes en el año 2010. La población urbana[8] representa el 72% de la población del Distrito (1'619.146 habitantes), mientras que la población en las áreas rurales alcanza el 28% del total (620.045 habitantes).

En términos generales, la población del DMQ se ha multiplicado siete veces en los últimos 60 años. Dentro de este período se distinguen diferentes dinámicas de crecimiento poblacional: Entre 1950 y 1982 predomina un rápido crecimiento demográfico vegetativo y migratorio con tasas superiores al 4%[9], a partir de 1982 se muestra una tendencia a la disminución del crecimiento poblacional que se reduce paulatinamente hasta alcanzar el 2,2% entre el 2001 y 2010.

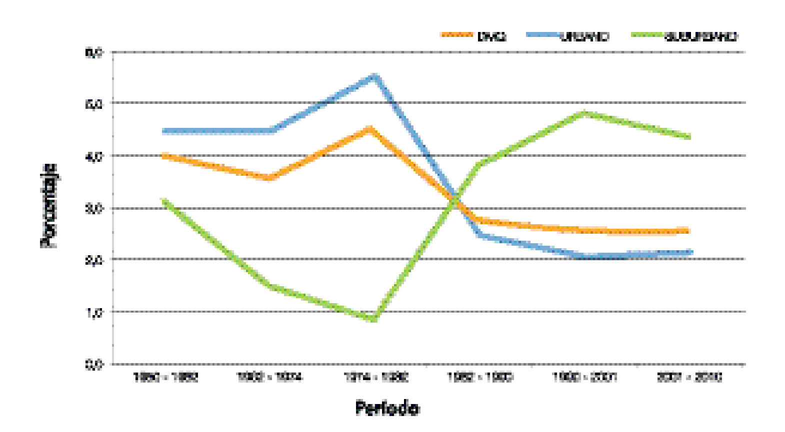
7 Según datos de los Censos de Población de 1950 al 2010.

8 Correspondiente a las parroquias urbanas y las áreas urbanas de las parroquias rurales.

9 Cifra mayor al promedio nacional en ese período.

Dinámica de la población urbana y periférica

Grafico No. 1 TASA DE CRECIMIENTO DEL D.M.Q. POR ÁREAS SEGÚN PERÍODOS INTERCENSALES



Fuente: STHV

Entre el 2001 y el 2010 se registra una disminución relativa de la población de las parroquias urbanas del 76,6% al 72,3%, mientras que la población de las parroquias rurales aumentó en 4,3 puntos porcentuales. Por consecuencia, en el 2010 menos de la mitad de los quiteños residen en el área comprendida entre la Av. Moran Valverde y el Aeropuerto Mariscal Sucre (correspondiente a las Administraciones Zonales Eloy Alfaro, Eugenio Espejo y Manuela Saenz).

Este aparente aumento de la población rural se concentra en las zonas suburbanas del Distrito[10]. En el período 2001-2010, la tasa de crecimiento del área suburbana casi triplica la tasa de crecimiento de la ciudad (4,1% respecto a 1,5%), en lo cual se manifiesta un proceso de peri-urbanización hacia los valles próximos que inició en los años 1990. Este proceso corresponde a un modelo expansivo y disperso de urbanización y a la incorporación de actividades económicas intensivas vinculadas a la agro exportación en los valles orientales (zona del nuevo aeropuerto).

10 La Ley del Distrito Metropolitano de Quito distingue entre “parroquias urbanas y rurales o suburbanas”. Para el análisis adecuado de las características de localización, accesibilidad y dinámicas de urbanización, las parroquias rurales de Calderón, Cumbayá, Tumbaco, Nayón, Zámbiza, San Antonio, Pomasqui y Conocoto son consideradas suburbanas. Esto no afecta su condición administrativa de parroquias rurales.

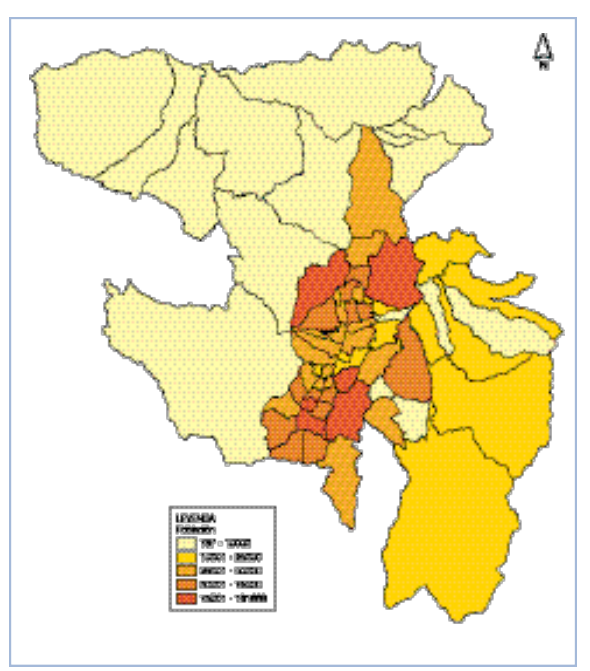
Cuadro No. 1 POBLACIÓN DEL DMQ POR AÑOS CENSALES RECIENTES, SEGÚN ÁREAS CONSIDERADAS, VALORES ABSOLUTOS Y RELATIVOS

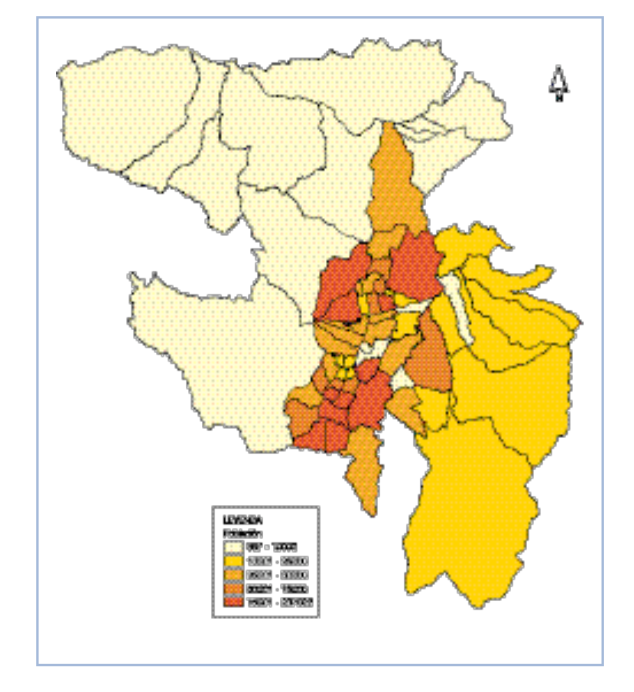
ADMINISTRACIÓN ZONAL	PARROQUIAS	2001		2001		2001	
		POBLACIÓN	%	POBLACIÓN	%	AUMENTO/ DISMINUCIÓN % ANUAL	VARIACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL
ÁREA URBANA		1.411.595	76,6%	1.619.146	72,3%	1,4%	-4,3%
1. CIUDAD CONSOLIDADA		**990.456**	**53,8%**	**1.015.293**	**45,3%**	**0,3%**	**-8,4%**
Eloy Alfaro	La Mena, Solanda, La Argelia, San Bartolo, La Ferroviaria, Chilibulo, La Magdalena, Chimbacalle	410.866	22,3%	427.621	19,1%	0,4%	-3,2%
Eugenio Espejo	Belisario Quevedo, Mariscal Sucre, Iñaquito, Rumipamba, Jipijapa, Cochapamba, Concepción, Kennedy, S. Isidro del Inca	352.417	19,1%	370.155	16,5%	0,5%	-2,6%
Manuela Saenz	Puengasí, La Libertad, Centro Histórico, Itchimbía, San Juan	227.173	12,3%	217.517	9,7%	-0,5%	-2,6%
2. PERIFERIA URBANA		**421.139**	**22,9%**	**603.853**	**27,0%**	**3,4%**	**4,1%**
La Delicia	Cotocollao, Ponceano, Comité del Pueblo, El Condado, Carcelén	216.857	11,8%	274.071	12,2%	2,3%	0,5%
Quitumbe	Guamaní, Turubama, La Ecuatoriana, Quitumbe, Chillogallo	190.385	10,3%	319.857	14,3%	4,5%	3,9%
Disperso urbano	disperso	13.897	0,8%	9.925	0,4%	-4,4%	-0,3%
AREA RURAL		430.606	23,4%	620.045	27,7%	3,4%	4,3%
3. ÁREA SUBURBANA		**259.496**	**14,1%**	**407.313**	**18,2%**	**4,0%**	**4,1%**
Los Chillos	Concocto	53.137	2,9%	82.072	3,7%	3,9%	0,8%
Calderón	Calderón, Llano Chico	93.989	5,1%	162.915	7,3%	4,7%	2,2%
Tumbaco	Tumbaco, Cumbayá	59.576	3,2%	81.407	3,6%	3,0%	0,4%
Eugenio Espejo	Nayón, Zambiza	12.637	0,7%	19.652	0,9%	4,0%	0,2%
La Delicia	Pomasqui, San Antonio	40.157	2,2%	61.267	2,7%	3,8%	0,6%
4. ÁREA RURAL		**171.110**	**9,3%**	**212.732**	**9,5%**	**2,2%**	**0,2%**
Eloy Alfaro	Lloa	1.431	0,1%	1.494	0,7%	0,5%	0,6%
La Delicia	Delegación Noroccidente, Calacalí, Nono	17.354	0,9%	18.112	0,8%	0,5%	-0,1%
Eugenio Espejo	Delegación Norcentral	16.724	0,9%	16.222	0,7%	-0,3%	-0,2%
Tumbaco	Delegación Aeropuerto	71.792	3,9%	92.164	4,1%	2,5%	0,2%
Los Chillos	Amaguaña, Guangopolo, Alangasí, La Merced, Pintag	63.809	3,5%	84.740	3,8%	2,7%	0,3%
	TOTAL DMQ	**1' 842.201**		**2' 239.191**			

Fuente: *Censo de Población y Vivienda INEC Elaboración: STHV*

Las proyecciones de las tendencias de crecimiento al 2022 en cada parroquia, anuncian que se mantendrá esta dinámica y distribución territorial de crecimiento poblacional, anunciando aumentos poblacionales particularmente en las parroquias de Quitumbe, Solanda, Puengasí, La Argelia, Guamaní y Turubamba al sur y el Condado, Calderón, Cochapamba, y San Isidro del Inca al norte. Adicionalmente se prevén crecimientos poblacionales en las parroquias rurales de La Merced y Checa. Por otro lado, la población se reducirá notablemente en las parroquias urbanas Mariscal Sucre, Itchimbía, Centro Histórico, La Magdalena y Chimbacalle.

Mapa No. 1 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN 2011 - 2022.





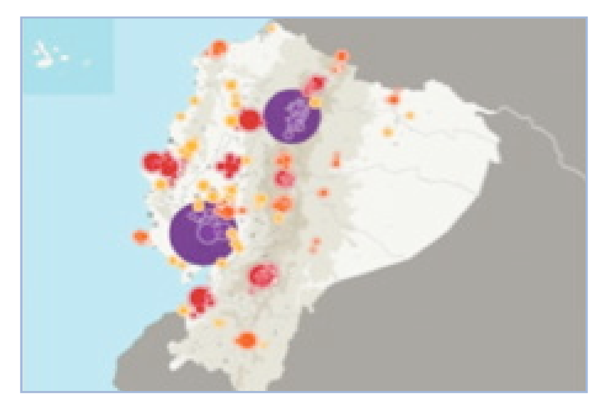
Fuente: *STHV*

Según el índice de necesidades básicas insatisfechas (NBI), las parroquias con el mayor porcentaje de pobreza en hogares (48% a 76%) son las rurales Nono, Lloa, San José de Minas, Atahualpa y Puéllaro, les siguen las parroquias orientales de la Zona Nuevo Aeropuerto (excepto Puembo), junto con La Merced, Píntag, Guangopolo y Amaguaña, con un porcentaje de familias con NBI de entre 24% y 48%. En contraste, las parroquias urbanas y algunas parroquias periféricas a las urbanas tienen un menor porcentaje de familias pobres (bajo el 24%), lo cual afirma la inequidad entre las áreas urbanas y las rurales especialmente las más distantes de la concentración urbana.

2.3 EL DMQ EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL NACIONAL Y REGIONAL

La población del DMQ representa el 15,5% de la población nacional y el 86,9% de la población de la provincia de Pichincha. En la estructura actual del territorio nacional, el DMQ es uno de los nodos que determinan la "bipolaridad" o bicefalia actual del sistema de centralidades en el país, marcada por Quito y Guayaquil. Las condiciones demográficas, de capital política administrativa, de economía y conectividad del DMQ se expresan en un específico desarrollo de condición regional, caracterizado por las dinámicas y flujos de bienes y servicios relacionados con las actividades laborales, de servicios, abastecimiento y movilidad entre el Distrito y las jurisdicciones de los cantones limítrofes, la provincia de Pichincha y las provincias vecinas[11]. Estos le confieren al DMQ un rol y relevancia de escala regional en el centro norte del país, que generan procesos de conurbación con los cantones vecinos y producen impactos más allá de sus límites físicos y administrativos.

Mapa No. 3 **ESTRUCTURA ACTUAL DEL TERRITORIO NACIONAL. RELACIONES POBLACIONALES Y FUNCIONALES DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS (PNBV, ETN)**



Fuente: Xxx

Frente a la tradicional lectura "bipolar" de la estructura nacional, la Estrategia Territorial Nacional del Plan Nacional del Buen Vivir resalta la presencia de agrupaciones de ciudades de diferente escala, que se caracterizan por fuertes relaciones sociales, culturales y económicas; y considera que el fortalecimiento de estas aglomeraciones representa un potencial estratégico para lograr un mayor equilibrio en el desarrollo del país.

En el entorno regional del DMQ, la estructura territorial evidencia tres ejes de desarrollo: un eje norte en el que destacan tres agrupaciones: Cayambe-Pedro Moncayo, Ibarra-Otavalo y el nodo Tulcán-Ipiales; en el eje sur: Latacunga-Salcedo-Ambato; y, al oeste el nodo Santo Domingo de los Tsáchilas, que constituyen aglomeraciones urbanas intermedias que han adquirido roles de soporte local y cuyo funcionamiento interrelacionado y coordinado con el DMQ, constituye una importante oportunidad para lograr un desarrollo regional equilibrado.

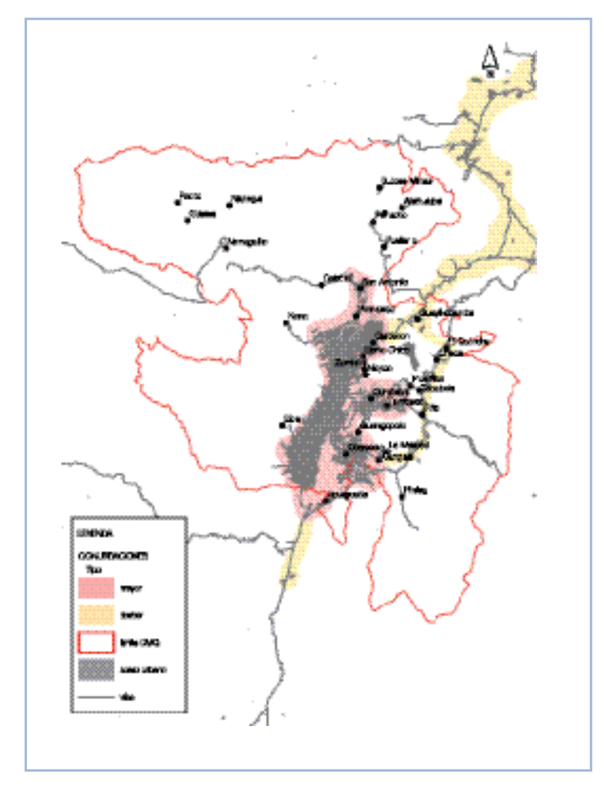
A nivel micro regional, el DMQ pertenece a la unidad geográfica de la cuenca del Río Guayllabamba conformada por los cantones DMQ, Cayambe, Mejía, Pedro Moncayo y Rumiñahui. Ésta micro-región contaría al 2010 con una población de 2'525.345 habitantes[12], de estos el 89% habita en el territorio del DMQ y el 72% en el área urbana consolidada de Quito. Esto ratifica el carácter central del DMQ en la estructura del territorio nacional y en su entrono regional inmediato, que se entiende en correspondencia con su rol de "capital" y la dinámica y escala de su economía. En la actualidad se evidencia una clara tendencia a la conurbación con los cantones vecinos de Rumiñahui y Mejía y a la configuración de corredores urbanos a lo largo de la vía Panamericana, entre Alóag y la cabecera del cantón Mejía, en el sur y hacia los cantones Cayambe y Pedro Moncayo, en el norte.

Entre el DMQ y los conglomerados urbanos en esta micro región existen relaciones funcionales que se manifiestan en

11 Algunas, que se caracterizan por fuertes relaciones sociales, culturales y económicas que pueden jugar roles importantes en la estructura regional.

12 DMQ (2'239.191 habitantes), Mejía (81.335 habitantes), Rumiñahui (85.852 habitantes), Pedro Moncayo (33.172 habitantes) y Cayambe (85.795 habitantes.

Mapa No. 4 CONURBACIONES ENTRE EL DMQ Y LOS CANTONES VECINOS



Fuente: STHV

flujos de personas, bienes y servicios articulados con los sectores productivos: el abastecimiento y procesamiento de alimentos, el suministro de materia prima y partes para la producción manufacturera, los sistemas de comercialización de bienes nacionales e importados. Por su lado, el DMQ brinda a la región servicios administrativos relacionados con las dependencias del gobierno nacional, genera empleo y provee equipamientos comerciales, logísticos, educativos, de salud, recreativos y culturales de nivel regional, nacional e internacional.

Los recursos naturales y sus aptitudes

El territorio del DMQ ocupa una depresión estrecha de menos de 20 kilómetros de ancho asentada en medio de un complejo volcánico y marcada por fuertes irregularidades en su relieve, y ocupa en su mayor parte la cuenca del río Guayllabamba. El sistema hidrográfico del DMQ está conformado por diferentes ríos de montaña, todos ellos afluentes al Río Guayllabamba[15], que nacen en las estribaciones de los volcanes Atacazo, Illinizas, Rucu y Guagua Pichincha, Cotopaxi y Sincholagua, así como de las laderas occidentales y orientales de las cordilleras Oriental y Occidental[16].

Las áreas de protección ecológica metropolitana y las áreas con potencialidades agropecuarias[17] conforman escalones de conexión entre los macro-sistemas ecológicos y las áreas protegidas del Patrimonio de Áreas Naturales del Estado (PANE) del oriente y la sierra. Desarrollan importantes áreas de actividades agrícolas de escala regional, que atraviesan el territorio distrital de norte a sur con producción hortícola-frutícola que colindan con las áreas de producción lechero-florícola de Cayambe-Tabacundo; agrícola de Ibarra; cultivos tropicales y ganadería en el Noroccidente-San Miguel de los Bancos; y, lechero-hortícola en Mejía.

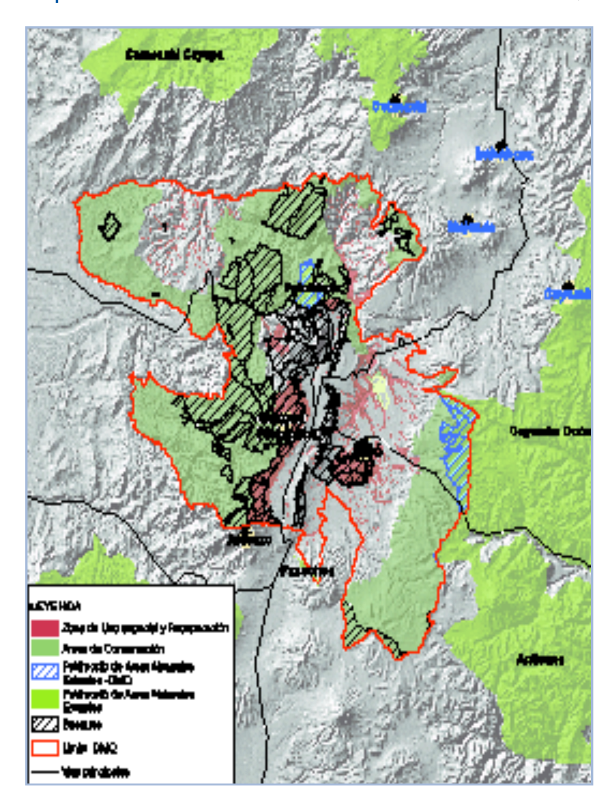
15 El Machángara, San Pedro, Monjas, Cinto, Mindo, Saloya, Blanco

16 Volcán Atacazo: Machángara; Illinizas: San Pedro; Rucu Pichincha: Monjas; Guagua Pichincha: Cinto-Mindo-Saloya-Blanco; Cotopaxi y Sincholagua: Río Pita; Laderas occidentales y orientales de las cordilleras Oriental: Ríos Guambi, Uravia, Goyago, Pisque, Cubi, Bravía; Noroccidental: Ríos Alambí, Pachijal.

17 Más de 180.000 Has de protección ecológica y más de 180.000 Has de uso agrícola pecuario.

18 Ampliación del tramo Calderón-Guayllabamba, del tramo El Colibri-Cusubamba, y ampliación de la vía Sto. Domingo-Quito.

Mapa No. 5 ÁREAS PROTEGIDAS DEL ESTADO Y DEL DMQ



Accesibilidad y vialidad

El DMQ se integra con los ámbitos nacional e internacional a través de un sistema vial en optimización[18] que tiene como eje principal la Panamericana / E35 que articula al territorio distrital hacia el norte con Otavalo, Ibarra, Tulcán y el sur de Colombia; y hacia el sur con la sierra centro y la costa con sus puertos de mayor escala (Guayaquil, Manta). De este eje principal se desprende hacia el noroeste la Vía Calacalí – La Independencia que conecta al Distrito con Esmeraldas y su puerto; y hacia el oriente con la troncal amazónica y las provincias de Sucumbíos, Napo y Orellana. El nuevo aeropuerto internacional posibilitará la conexión del DMQ y la región con el país y el exterior y potenciará la dinámica producción de agro exportación de la región. Al interior del DMQ, la ampliación de la E35 entre Aloag y Cusubamba conformará un nuevo eje de múltiples potencialidades para el desarrollo: un tramo agroindustrial e industrial entre Alóag, Amaguaña, Conocoto, Rumiñahui; la zona industrial de Itulcachi, Pifo y el futuro aeropuerto internacional que se articulará con el norte de la ciudad de Quito –Calderón a través de la vía Collas; y, un tramo agro-productivo con potencialidad agro-turística entre Yaruquí, Checa, el Quinche y Guayllabamba.

A nivel de ciudad, cabe resaltar la importancia de las terminales terrestres multimodales internacionales e interprovinciales del sur (TT Quitumbe), del norte (TT Carcelén) y Ofelia que integran los sistemas interparroquiales, intercantonales e interprovinciales con el sistema Metrobús y se conectan mediante vías arteriales urbanas, la autopista Simón Bolívar y en el futuro con el Metro de Quito.

Infraestructura de servicios

Algunos de los elementos infraestructurales que soportan el funcionamiento del DMQ tienen sus fuentes, flujos, coberturas y gestión en el ámbito regional, lo que establece dependencias e interrelaciones que demandan una cogestión de los gobiernos circunvecinos.

Las principales fuentes que abastecen el sistema de captación, tratamiento y distribución de agua potable del DMQ se ubican en el callejón Interandino (Sistema Hidrográfico Guayllabamba-Esmeraldas) y en la cordillera Central o Real (Sistema Hidrográfico Río Napo-Amazonas) que proviene de las reservas naturales de Papallacta, Mica Quito Sur y Salve Faccha, que se nutren de nevados como el Antisana

18 Ampliación del tramo Calderón-Guayllabamba, del tramo El Colibrí-Cusubamba, y ampliación de la vía Sto. Domingo-Quito.

y Cotopaxi. Para satisfacer la demanda requerida para el año 2050 es necesario desarrollar el Proyecto Ríos Orientales que se localiza a 70 km al sur este de la ciudad de Quito, en la vertiente oriental de la cordillera Central, en el límite provincial entre Pichincha y Napo, que se inicia en los páramos orientales del volcán Cotopaxi y se extiende a lo largo de 116 km hasta llegar a Quito[19].

Las aguas residuales del DMQ, de origen industrial y doméstico, se descargan a los sistemas hidrológicos que atraviesan el territorio. Los ríos más presionados y afectados son el Machángara, el San Pedro y el Monjas, todos ellos son afluentes al Río Guayllabamba, que por ende "tiene un nivel apreciable de contaminación, sin embargo debido a que recibe caudales de otros cursos de agua como el Cubi, Alambí, Magdalena, Pachijal, Yurimaguas y San Dimas, su capacidad asimilativa es mayor"[20].

La gestión de la energía eléctrica la realiza una empresa pública de alcance regional. Más de la mitad de la energía eléctrica consumida en el DMQ proviene de la central de Paute, que junto a la energía eléctrica de las centrales costeras de Termo-Esmeraldas y Electro-Guayas, cubre el 79% de las necesidades del DMQ; tan solo el 21% es producido localmente.

En contraste con esa dependencia del DMQ de otras jurisdicciones que disponen de fuentes de agua y energía, o son receptores del saneamiento ambiental, los sistemas distritales de abastecimiento de agua potable y de tratamiento de los residuos urbanos solventan parcialmente la demanda del cantón Mejía y del cantón Rumiñahui. Estas interacciones y complementariedades pueden ser aprovechadas en el ámbito regional para potenciar las capacidades de los sistemas.

2.4 CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN URBANA

El marco normativo del desarrollo y la gestión territorial[21] vigente hasta la aprobación de este plan de ordenamiento territorial a finales del 2011, preveían la incorporación programada del suelo urbano y la planificación sectorial como alternativa de regulación y control de la expansión urbana. Sin embargo la existencia de una amplia reserva del suelo urbano sin construcción, la ocupación y la construcción espontánea e informal de suelo y vivienda, la baja densidad de algunos sectores del DMQ, el deterioro de los recursos naturales producto, en algunos casos, de la ampliación de la frontera urbana evidencian la persistencia de una forma de crecimiento urbano expansiva, discontinua e inequitativa.

Expansión urbana y reservas de suelo urbano sin construcción

De acuerdo al análisis de la información sobre la ocupación de los predios[22] se ha establecido que en el DMQ al interior de las áreas definidas como urbanas existen 86.448 predios sin construcción[23] que corresponden a 7.932 Has y equivalen al 21% del área urbana. De este total de áreas vacantes el 48% corresponden al área de la ciudad central y el 52% se encuentran en las áreas urbanas correspondientes a las parroquias rurales. Estas áreas urbanas sin construcción observan las siguientes características:

19 En su recorrido, capta 31 ríos, cuyas aguas serán conducidas a gravedad. Entre sus mayores obras se destacan: tres embalses de regulación; 189 km de tubería de acero; 47 km de túneles (el mayor tiene una longitud de 20 km entre Papallacta y Paluguillo); plantas de tratamiento de agua potable en Paluguillo y en Calderón; ampliaciones de las plantas de Bellavista y Puengasí; líneas de transmisión y conducción; etc. EMAAP-Q, 2010, citado en ECCO Quito, FLACSO 2011.

20 MDMQ, 2005, citado en ECCO Quito, FLACSO 2011. Pág. 98.

21 Ordenanza del Régimen del Suelo No. 255 y el Plan General de Desarrollo Territorial Revisión 2006-2010.

22 De acuerdo al estudio "Levantamiento cuantitativo y cualitativo de terrenos vacantes en áreas urbanas y urbanizables del DMQ". Vargas. O. Septiembre 2011. Este estudio no incorpora las parroquias noroccidentales y norcentrales.

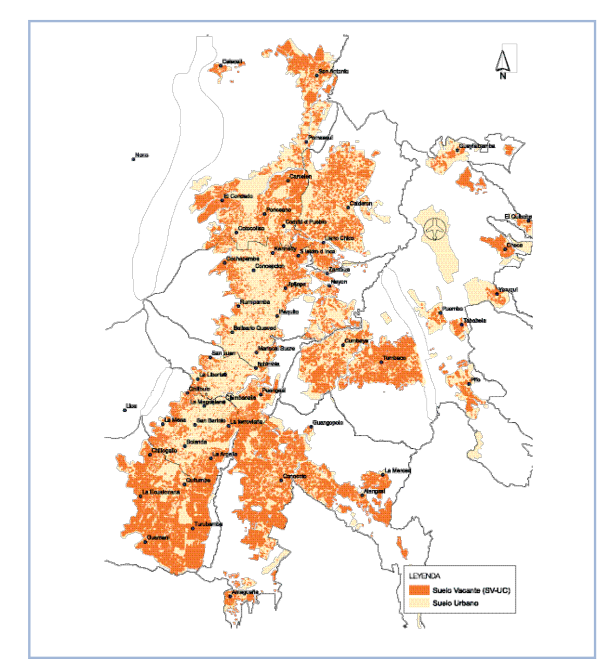
23 Lotes con construcciones menores al 10% del área total de los mismos, que tienen asignaciones de uso residencial, múltiple, agrícola residencial, áreas de promoción industrial y tienen pendientes menores a 30°. Las áreas resultado del estudio han ajustado por trabajo de campo la información base proporcionada por la Dirección de Catastro. Este estudio no incorpora las parroquias rurales de las zonas Noroccidental y Norcentral.

- El 83% de los lotes tienen servicio de agua, alcantarillado y energía eléctrica, el 15% cuentan con uno o dos servicios y solo el 2% no accede a ningún servicio;
- Según las asignaciones del PUOS el 79% del suelo está destinado a vivienda, el 6% a uso múltiple; el 3% a industria; el 2% a áreas de promoción; y, el 11% a agrícola residencial;
- Predominan los lotes con tamaños mayores a 5.000 m2 que constituyen el 42% de la reserva. El 26% de los lotes tienen superficies entre 1.501 y 5.000 m2 y el 33% son lotes menores a 1.500 m2;
- 401 Has son de propiedad pública, que representa el 6% de la reserva;
- 485 has se encuentran en asentamientos regularizados cuyo proceso no concluye por falta de obtención de escrituras.

La disposición y características del suelo urbano sin construcción guardan relación con el desarrollo físico histórico de la ciudad, en el que se evidencia que el área central[24] observa un alto nivel de consolidación, ocupación del suelo y densificación, en la que el suelo urbano sin construcción no supera el 13%. Así mismo, se muestran inconsistencias de la planificación del crecimiento de la ciudad que se observa en: la amplia incorporación de suelo urbano en el sur, en el norte y en los valles adyacentes a la ciudad[25]; en los procesos de conurbación inter parroquiales, y, en la existencia de mecanismos restrictivos que dificultan el proceso legal de urbanización.

Esto evidencia la falta de políticas e intervenciones que regulen el mercado y atiendan la demanda de suelo y vivienda para sectores populares, que han debido resolver esos requerimientos a través de la informalidad. En este contexto se entiende la importante existencia de suelo urbano sin construcción – respecto a las áreas urbanas definidas en cada zona- como son los casos de Quitumbe[26] (35,5%), Tumbaco (30,8%), Los Chillos (30%), Calderón (24,5%), Delegación Noroccidental (22.8%) y La Delicia[27] (19,6%). Esta escasa consolidación se explica también por el tiempo relativamente corto que tiene el proceso de urbanización de esas zonas.

Mapa No. 6 ÁREA VACANTE POR CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y TAMAÑO DE LOTE



Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*

24 Que geográficamente corresponde a las parroquias urbanas de las zonas Eloy Alfaro, Manuela Sáenz y Eugenio Espejo.

25 Esta zona fue incorporada al límite urbano de la ciudad en 1993 a través del Plan de Estructura Espacial Metropolitana, significó la ampliación del límite urbano en más 4.000 Has.

26 Que con el 21,11% es la que mayor suelo urbano sin construcción tiene en el DMQ.

27 Aunque esta zona está compuesta también con tres parroquias rurales que suman más de 2500 Has de suelo urbano

Población y suelo urbano sin construcción

En general la distribución de población, así como el nivel de consolidación y densificación, muestran en el área urbana la mayor concentración de habitantes (82,2%) y una mayor densidad poblacional pese a su decreciente velocidad del crecimiento demográfico y menor reserva de suelo. En contraste, las áreas urbanas en parroquias rurales, que disponiendo de mayor suelo urbano sin construcción y con un crecimiento demográfico mucho mayor al de la ciudad central, tienen densidades bajas.

Cuadro No. 2 ÁREA URBANA, CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y DENSIDAD POR UNIDAD

UNIDADES/ÁREA	SUPERFICIE HUMANA	% SUPERFICIE URBANA OCUPADA	TASA CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO 2001-2010	POBLACIÓN 2010	% POBLACIÓN	DENSIDAD ÁREAS URBANAS 2010
Total DMQ	39.317	79	2.2	2.239.191	100	57
Quito Urbano	17.554	82	1.5	1.620.045	73	92
Población rural	21.575	76	4.1	620.045	27	29

La tendencia al mayor crecimiento demográfico en las zonas rurales se basa en el crecimiento en las zonas suburbanas que se explica en función de las externalidades positivas o negativas que ofrecen la planificación urbana y el mercado[29]. Es así que el área urbana enfrenta desventajas debidas a mayor dificultad de tráfico, contaminación; fragmentación parcelaria; falta de legalización de la propiedad del suelo y vivienda, mientras que los sectores suburbanos resultan más atractivos, ya que disponen de un parcelario mayor, buena accesibilidad local y buenas condiciones climáticas.

En las zonas suburbanas los procesos de densificación y consolidación corresponden a las áreas más cercanas a la ciudad central: Calderón, Tumbaco, Los Chillos y las parroquias de Nayón, Zámbiza y Pomasqui que observan densidades mayores a 26 Hab/Ha evidenciando su carácter de "expansión inmediata". Las zonas Nuevo Aeropuerto, Norcentral y Noroccidental y las parroquias Lloa y Nono más alejadas de la ciudad y un claro rol rural, observan bajas concentraciones demográficas.

La existencia de esta importante cantidad de suelo urbano no construido, con provisión de servicios y asignaciones, constituye una considerable reserva de suelo que en el marco del PMOT posibilita la racionalización y sustentabilidad del crecimiento físico del DMQ a través de tres procesos: la limitación del crecimiento expansivo, la consolidación y densificación controlada, así como la optimización de las estructuras urbanas.

Expansión urbana y deterioro de los recursos naturales

El territorio del DMQ, por su condición geográfica así como su variedad de climas y microclimas posee una gran variedad biológica, que lo hace mega-diverso. Sin

29 Relacionadas con la accesibilidad, el comportamiento del tráfico, los índices de contaminación, la disponibilidad del suelo, el acceso a los servicios y equipamientos; a los que se suman el nivel de ingresos, las condiciones de fraccionamiento, uso y ocupación de los lotes; el precio del suelo y el estado legal de la propiedad.

embargo la persistencia del actual modelo de crecimiento urbano expansivo amenaza los hábitats; reduce la biodiversidad y limita la regeneración de los procesos naturales al cambiar los usos del suelo, extender la mancha urbana y la infraestructura de servicios.

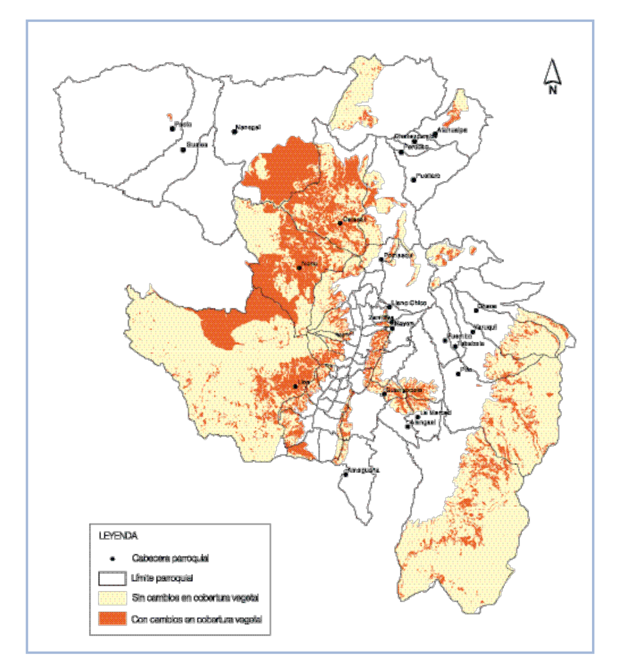
A la vez, se reduce la frontera agrícola y se amplían los monocultivos; se otorgan concesiones mineras y se autoriza la explotación de canteras dentro de ecosistemas con alta biodiversidad; lo que reduce, en general, la superficie destinada a la ruralidad y a la conservación natural en el entorno.

La persistencia expansiva en la última década ha producido la disminución de 395 Has de protección ecológica. También se ha producido la pérdida de 10.754 Ha de cobertura vegetal -boscosa y áreas semi-naturales[31], y el incremento de 6.413 Has cultivadas en áreas de protección.

La persistencia expansiva de la ciudad también ha ocasionado una alta dependencia del Distrito de las fuentes hídricas extraterritoriales; altos índices de agua no contabilizada; alto consumo de agua por habitante (240 litros/día); un incremento de la contaminación industrial y domiciliaria sobre cuerpos de agua; el aumento de la presión sobre acuíferos, cauces hídricos y suelo así como contaminación acústica y del aire.

Esta situación es preocupante por el incremento de nodos de desarrollo urbano como el Nuevo Aeropuerto; las conurbaciones entre los cantones vecinos, las parroquias suburbanas y el área central de Quito, y por la informalidad de la urbanización que en adversas condiciones topográficas generan un importante factor de deterioro ambiental y riesgos antropogénicos.

Mapa No. 7 **CAMBIOS DE LA COBERTURA VEGETAL 2001-2009**



Fuente: STHV-MDMQ, 2011

2.5 LA CONCENTRACION DISFUNCIONAL DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS

El territorio actual del DMQ mantiene una estructura que concentra los equipamientos y los servicios en el hipercentro[32] de la ciudad de Quito. A la vez se constata una tendencia en la distribución de la población residencial

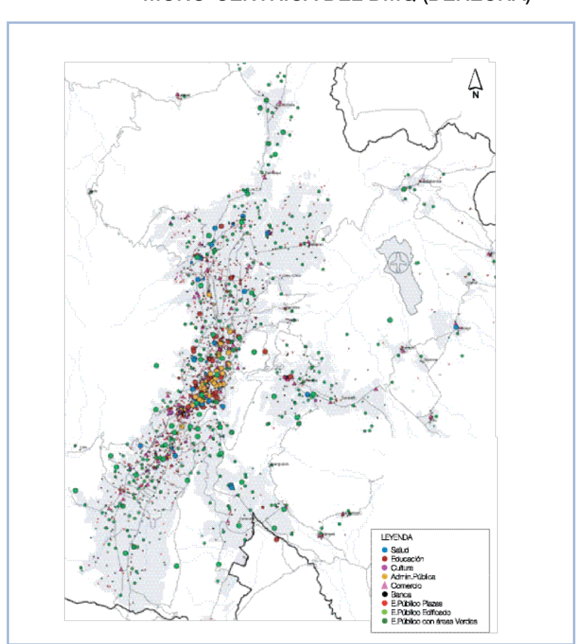
31 Esta cifra representa una tasa de deforestación del 7,1% anual.

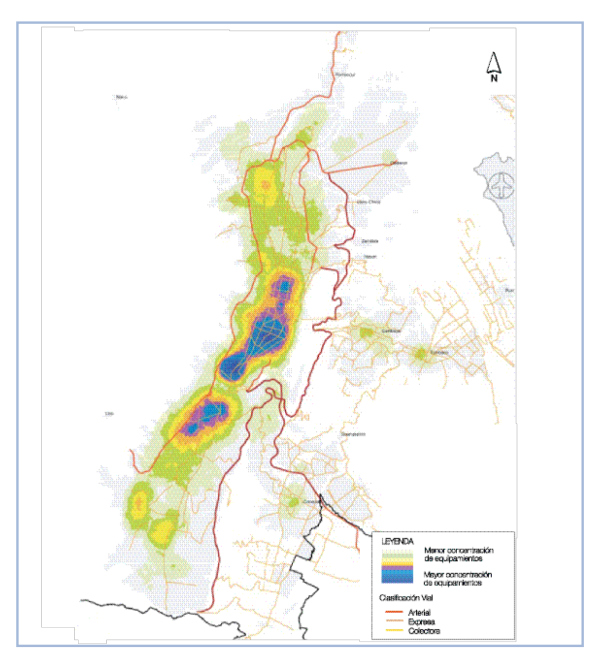
32 Su delimitación estimada encierra el área que se extiende entre los ejes Tomás de Berlanga al Norte; Alonso de Angulo, al Sur, América, Universitaria y Mariscal Sucre, al Oeste; y, 6 de Diciembre, Gran Colombia, Maldonado, al Oriente; sin ser estricta, sino referencial.

en el territorio que favorece la periferia urbana y los valles de Calderón, Tumbaco y Los Chillos. Esta discrepancia entre la localización de los equipamientos y servicios por un lado, y la distribución de la población en el territorio por el otro, denota la necesidad de impulsar la configuración de una estructura poli-céntrica que acerque los equipamientos y servicios a los lugares de residencia y equilibre la dotación del territorio con servicios sociales.

La normativa de usos y de morfología urbana vigente[33] ha generado centralidades lineales a lo largo de los ejes viales arteriales, a través de la asignación de usos múltiples y mayores alturas de edificación. En los valles la conformación de áreas activas, con componentes de centralidad, se han estructurado alrededor de las plazas centrales de las cabeceras parroquiales y de las nuevas centralidades, como el acceso a Cumbayá, que se ha originado de manera espontánea y a merced de las oportunidades para intervenciones fundamentalmente privadas.

Mapa No. 8 **CONCENTRACIÓN DEL EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS EN EL HIPERCENTRO (IZQUIERDA) Y ESTRUCTURA MONO-CÉNTRICA DEL DMQ (DERECHA)**





Fuente: *STHV-MDMQ, 2011*

33 La Normativa vigente al respecto es la determinada por la Ord. 0171 del PMOT en el anexo con el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS).

Una situación específica que se manifiesta en la distribución de equipamientos se deriva de la condición de Quito como ciudad capital. Entre los elementos que caracterizan a la capitalidad de Quito, están aquellos vinculados directamente a las funciones del Estado, las instituciones y organismos internacionales (NNUU, BID, Agencias de Cooperación Extranjeras, etc.), los organismos nacionales (Asociaciones nacionales, sedes principales de bancos privados, sedes centralizadas de instituciones públicas nacionales, etc.); y, otros elementos de apoyo (servicios de transporte, servicios comerciales, centros de turismo y alojamiento, representaciones de comunidades internacionales, etc.)[34] y es en el hipercentro, en donde se concentran, principalmente, los equipamientos vinculados a estas funciones y organismos. Cabe anotar que el DMQ, al ser la capital de la nación, presenta condiciones ventajosas que le permiten visibilizarse internacionalmente y relacionarse con el mundo.

En términos generales, los servicios sociales de educación, salud y bienestar social, se encuentran mayoritariamente ubicados en la ciudad central que corresponde a las Administraciones Zonales Eugenio Espejo, Eloy Alfaro y Manuela Sáenz, alejados de las zonas de mayor concentración poblacional y que por lo tanto generan la mayor demanda de estos servicios.

Las poblaciones en edad preescolar (3-4 años) se ubican en su mayor parte en Calderón. Las poblaciones de edad escolar básica (5-11 años) también en Calderón, seguido de los sectores Solanda y La Ferroviaria, además de la mayoría de parroquias urbanas, excluyendo las del hipercentro norte; y, se añaden a estas las de Tumbaco y Conocoto-San Rafael-Sangolquí. Por último, las poblaciones correspondientes a estudios de nivel medio (12-18 años) se distribuyen de manera similar a las de edad escolar básica, con una importante participación adicional de El Condado y Kennedy. Frente a ello se percibe una distribución relativamente equilibrada del equipamiento educativo público de nivel básico, pero una concentración de los establecimientos de educación media en el hipercentro, mostrando un desbalance que favorece más el norte que el sur de la ciudad de Quito. A futuro se prevé que sectores como Calderón, El Condado, y el extremo sur de Quito serán los más deficitarios en cuanto a instituciones de educación media.

La distribución de equipamientos de salud, particularmente de sostenimiento público, reitera la concentración de los servicios en el hipercentro. En contraste, la demanda de más alta prioridad la tiene precisamente el extremo sur de la ciudad de Quito, donde se encuentra la mayor carencia en la oferta. De igual manera sucede con el noroccidente de la ciudad y es Calderón, la zona que le sigue en demanda de atención de salud, además de tener necesidades de atención a adultos mayores, niños y adolescentes, cáncer de mamas y de útero. En cuanto a la distribución de los equipamientos de bienestar social en la ciudad, son muchas parroquias periféricas, particularmente en los bordes oriental, occidental y sur de la ciudad, las más carentes de estos equipamientos.

Son las áreas rurales del Distrito las más deficitarias en cuanto a la cobertura de todos los servicios sociales, debido a las bajas densidades poblacionales, a las grandes distancias entre poblaciones y a la dificultad en la accesibilidad de algunos sectores. Por ejemplo, en cuanto a los servicios de salud, los valles y las zonas rurales más alejadas son las áreas menos equipadas. De igual forma, existe un claro incongruencia entre la repartición de la pobreza en el territorio, y la distribución de los equipamientos de bienestar social, ya que son las parroquias rurales orientales occidentales las más carentes de equipamientos de bienestar social y las que presentan mayores índices de pobreza.

Siguiendo la tendencia de la distribución del equipamiento de servicios sociales, la mayoría de la oferta cultural en la ciudad, se concentra en el hipercentro, y, apenas algunos puntos vinculados a antiguas parroquias rurales como Cotocollao y Chillogallo poseen plazas y ciertas edificaciones como antiguas casas de hacienda, hoy convertidas en museos o bibliotecas. Además, resulta evidente que la periferia

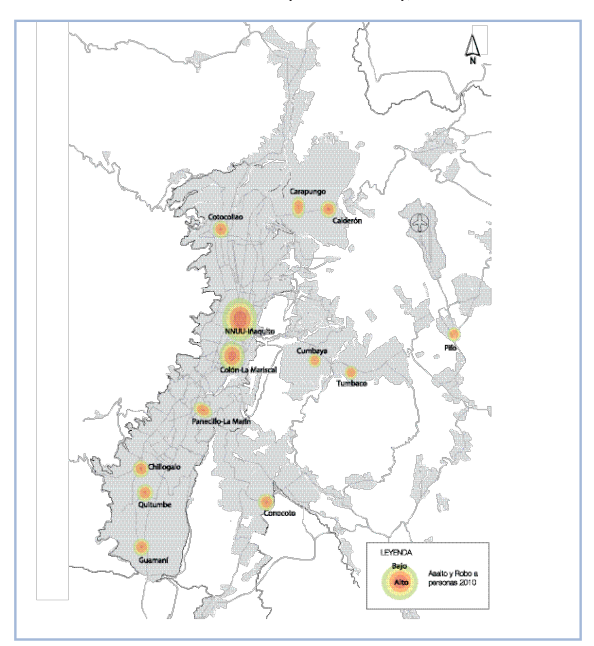
34 Según lo describen D'Ercole y Metzger en “Los Lugares Esenciales del Distrito Metropolitano de Quito”, 2002.

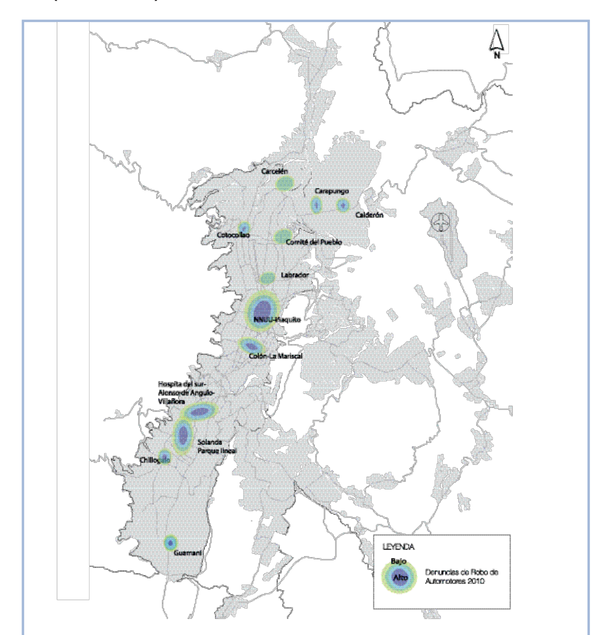
urbana norte y sur de la ciudad no poseen ofertas culturales de significación. Si bien es cierto que la ciudad de Quito está dotada de un importante número de equipamientos de recreación y deporte, existe una necesidad de articular a estos a una red de espacios públicos comunicantes, además de dotarlos de la calidad adecuada.

En cuanto al de espacio público, durante las últimas décadas se han realizado múltiples esfuerzos dirigidos a la dotación de este y a la recuperación y puesta en valor del Centro Histórico y de otros puntos de interés en todo el DMQ. No obstante, la estructura de la ciudad requiere reforzarse en función de sus espacios públicos abiertos con intervenciones que integren la arquitectura, las actividades y el paisaje, enfatizando especialmente en el sistema vial como parte del espacio público y el dimensionamiento y equipamiento adecuado de aceras para asegurar el acceso universal para personas de movilidad limitada.

Los eventos de inseguridad acontecidos en el DMQ, principalmente en el 2010, muestran que los principales núcleos del hipercentro (Carolina y Mariscal), y varios puntos coincidentes con otras centralidades existentes son las áreas más afectadas, lo cual evidencia la necesidad de reforzar esas centralidades con espacios públicos seguros, bien iluminados y accesibles, con un buen control visual, rodeado de usos que aseguren la presencia y circulación permanente de la población.

Mapa No. 9 LOCALIZACIÓN DE LOS SITIOS DE MAYOR CONCENTRACIÓN DE DELINCUENCIA. ASALTO Y ROBO A PERSONAS (IZQUIERDA), ROBO A AUTOMOTORES (DERECHA)






Fuente: *Observatorio de seguridad ciudadana-MDMQ, 2011.*

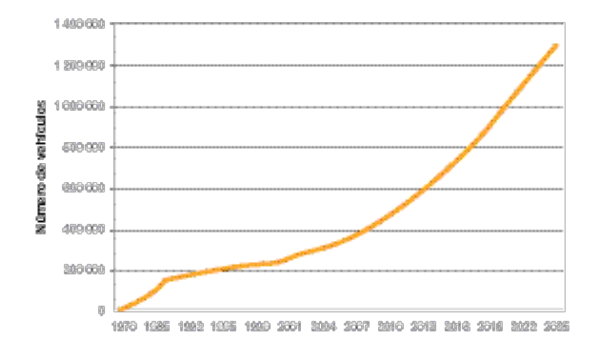
2.6 MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Los problemas de movilidad que enfrenta actualmente el DMQ se entienden en gran parte por el modelo de estructuración y ocupación que ha experimentado el territorio, caracterizado por una dispersión horizontal de la mancha urbana y un proceso de conurbación con las parroquias rurales que circundan la ciudad consolidada y los cantones vecinos de Mejía y Rumiñahui. La pérdida de densidad residencial en las áreas más consolidadas y servidas de la ciudad y, la distribución no consecuente de los equipamientos o servicios urbanos con un débil desarrollo de centralidades adicionales ha propiciado patrones de movilidad vinculados al creciente uso del vehículo particular.

La falta de eficiencia del sistema vial se debe a una falta de capacidad y conectividad de la red que se encuentra saturada en el 32%[35] y el estado de vulnerabilidad de algunos de sus tramos más críticos. Esta situación se ve agravada por la discontinuidad del sistema vial, la mala conectividad entre los diferentes sectores urbanos causada por los procesos incontrolados de uso y ocupación del suelo.

El transporte público es el modo mayoritario de movilización de alrededor del 77% de los habitantes del DMQ, sin embargo, el servicio, tanto del sistema convencional como del integrado, mantiene niveles de calidad, confort, y confiabilidad de los itinerarios relativamente bajos debido a la débil estructura organizativa de los operadores de transporte público y el limitado control de la operación. Adicionalmente, cabe mencionar que la distribución territorial inequitativa de los equipamientos de educación y la falta de una regulación sobre la asignación poblacional para su uso, genera un 32,5% de viajes que ha propiciado el incremento de la flota del transporte escolar, cuyo número es similar al de la flota del transporte público. Frente a ello se identifica una tendencia creciente del uso del vehículo particular como modo preferido de transportación, lo que incrementa los conflictos relacionados con el mal uso del espacio público, la congestión y la contaminación ambiental.

Grafico No. 2 EVOLUCIÓN DEL PARQUE VEHICULAR EN EL DMQ



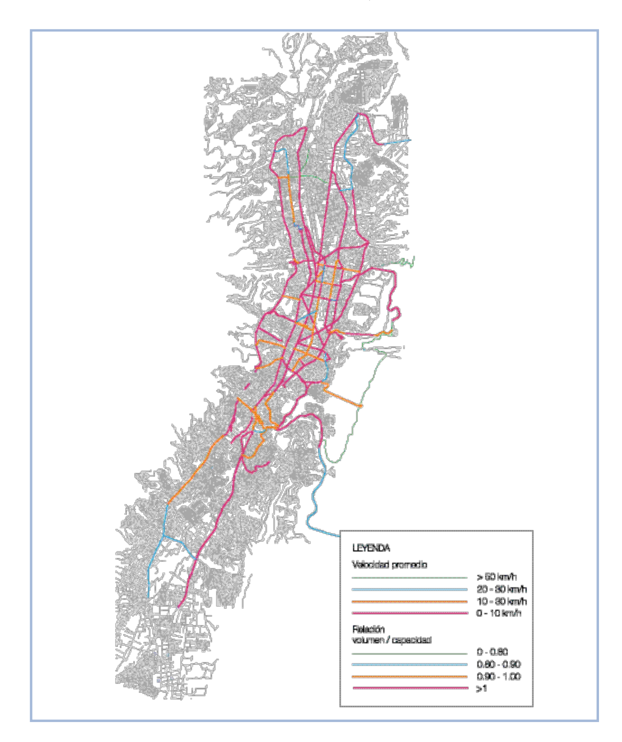
Fuente: STHV

El análisis de la situación de la gestión de tráfico en el DMQ evidencia que los problemas principales identificados en las congestiones vehiculares se relacionan con la falta de gestión eficiente de los flujos de tráfico (semaforización), señalización horizontal y vertical, lugares de estacionamiento y accidentabilidad; y, sus efectos colaterales, como la contaminación, el ruido, la inseguridad vial. Estos factores presentan tendencias difíciles de manejar por lo que las políticas y las estrategias deben orientarse de manera decidida a procurar cambios y revertir estas tendencias, a través de la racionalización del uso del vehículo privado ya que su incidencia es mayoritaria y creciente con relación a los otros medios de transporte motorizados y la promoción de formas alternativas de desplazamiento, dentro de las cuales el transporte público juega un papel fundamental.

---

35 Plan Maestro de Movilidad 2009.

Mapa No. 10 CAPACIDAD Y VELOCIDAD DE LA RED VIAL PRINCIPAL DEL DMQ 2008

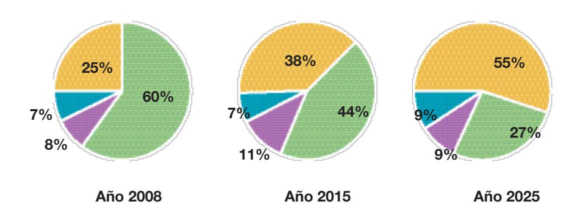


Fuente: *MDMQ-PMM, 2009.*

El nivel de congestión vehicular, registra niveles de saturación que han superado la capacidad física de las vías en muchos de sus tramos, especialmente al interior del hipercentro y en sus vías de acceso.

Estas deficiencias están determinadas principalmente por la capacidad de las intersecciones que saturan la red vial y su operación. Un análisis de la capacidad y de la velocidad vial en la ciudad indica que, de continuar con la tendencia actual, el 55%, es decir, más de la mitad de las vías, tendrán condiciones de operación de flujos saturados, con velocidades menores a 9km/h.

Grafico No. 3 PROYECCIÓN DE LAS CONDICIONES DE SATURACIÓN DE LA RED VIAL PRINCIPAL



COLOR	VOLUMEN/ CAPACIDAD	VELOCIDAD DE OPERACIÓN (km/h)	CONDICIÓN GENERAL DE OPERACIÓN
	0-0,80	> 50	Flujo estable sin detenciones (flujo normal)
	0,81-0,90	30 - 49	Flujo con restricciones (flujo medio)
	0,91-1,0	10 - 29	Flujo inestable con congestión (flujo crítico)
	> 1,0	< 9	Flujo con detenciones prolongadas (flujo saturado)

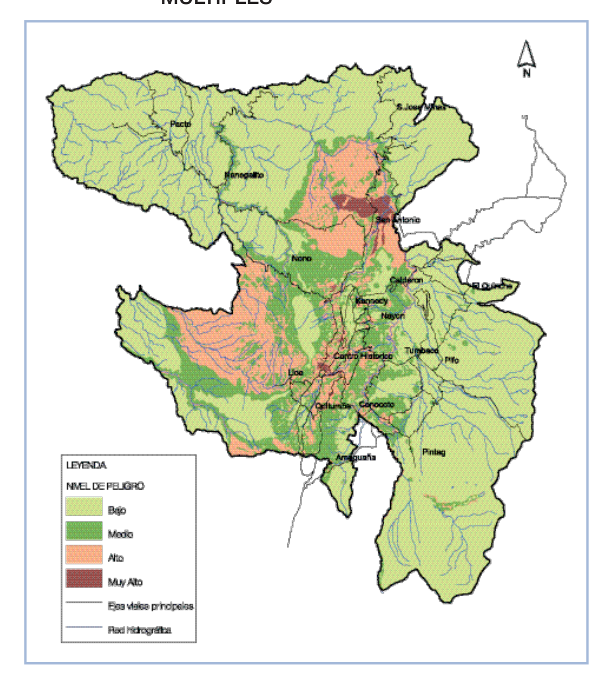
2.7 EXPOSICION A LAS AMENAZAS, VULNERABILIDAD Y RIESGOS EN EL DMQ

El DMQ es un territorio altamente vulnerable ante desastres. Esta vulnerabilidad radica en la alta exposición a amenazas de origen natural (volcánicas, sísmicas, hidroclimáticas, geomorfológicas) y antrópico (tecnológicas, incendios); en la existencia de densidades de población relativamente altas; alta concentración de infraestructuras y servicios; poca preparación de la población para hacer frente a desastres; en las debilidades institucionales; los problemas de accesibilidad, entre otros.

Respecto a la exposición a amenazas, prácticamente todo el territorio metropolitano está expuesto a algún tipo de peligro. El casco urbano del Distrito es el sector más vulnerable por su alta exposición a varias amenazas naturales y antrópicas (entre 2 a 3 tipos de amenazas) de nivel elevado de peligro. Son especialmente vulnerables los sectores situados al oeste del actual aeropuerto (parroquias La Concepción y Cochapamba), y

el Centro Histórico y sus alrededores (especialmente San Juan y La Libertad)[36]. En superficie, aproximadamente el 72% del territorio metropolitano presenta condiciones de susceptibilidad a movimientos en masa por su topografía, la naturaleza de los terrenos, sistemas de drenaje, una ocupación del suelo que propicia la erosión, entre otros.

Mapa No. 11 EXPOSICIÓN DEL DMQ A AMENAZAS MÚLTIPLES



Fuente: *Mapa de peligros volcánicos (1:50 000) IG-EPN (2004); Mapa de microzonificación sísmica de los suelos del DMQ EPN-MDMQ (2011); Mapa de susceptibilidad a movimientos en masa (1:5 000) SGS-IRD-SA-EPMAPS (2011); Densidades de recurrencia de inundaciones durante el período 1990-2011, Sierra A. (2010)-EPMAPS-SSG.*

Cabe anotar que en el DMQ, los eventos más recurrentes entre el período 1970 – 2007, han sido aquellos ligados a fenómenos hidromorfológicos (lluvias torrenciales, inundaciones, flujos de lodo y movimientos en masa). Adicionalmente, se observa que la mayor densidad de eventos de inundaciones se presentó entre el período 2005 – 2011 en el centro, centro-sur, norte y nororiente de la ciudad, y la mayor densidad de movimiento en masa se presentó en el centro de la ciudad, en los sectores de San Juan y Puengasí, en este mismo período.

Factores de incremento vulnerabilidad

La tendencia de ocupación de zonas centrales planas, que se mantuvo hasta la década de los 1970 y cambió posteriormente a una dinámica de crecimiento físico expansivo, sobre todo, hacia los valles orientales y las laderas, ha incrementado la vulnerabilidad de la población y creado nuevos espacios marginales de riesgo. Estos espacios marginales informales están configurados como barrios, y se los conoce actualmente como “asentamientos humanos en proceso de consolidación”.

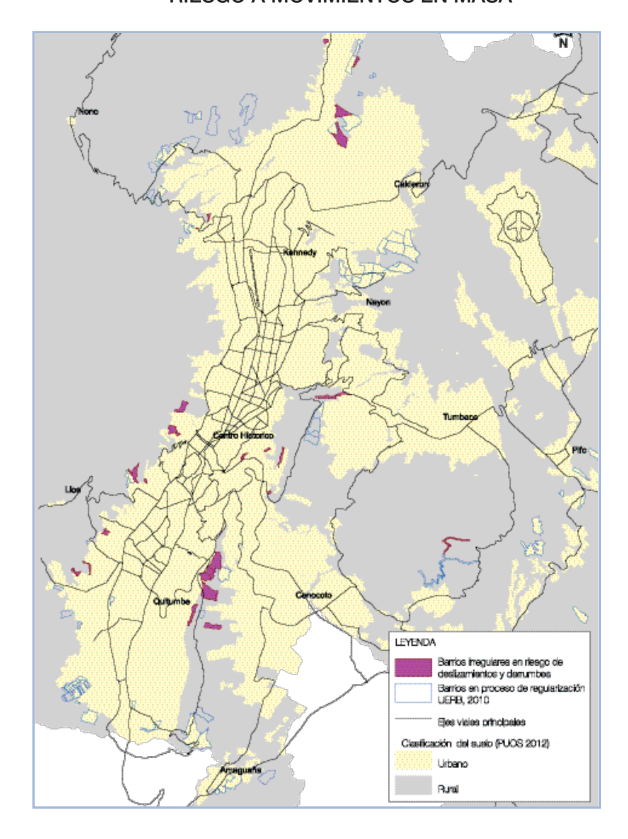
Entre el período de 1988 – 1998, el número de estos asentamientos humanos se incrementó considerablemente, pasando de 120 a 400, ocupando una superficie aproximada de 3.900 Has[37]. Este crecimiento fue menor para los siguientes años. Para el 2010, la Unidad Regula tu Barrio, identificó alrededor de 172 asentamientos humanos irregulares, de los cuales, 66% se localizan fuera de los límites urbanos, en zonas de protección ecológica o de recursos naturales renovables y no renovables. Estos asentamientos están expuestos a varias amenazas de origen natural o antrópico; solamente aquellos expuestos a amenazas de tipo morfoclimático (movimientos de masa e inundaciones), suman alrededor de 29[38].

36 D’Ercole y Metzger, 2004

37 Mena Alexandra. Asentamientos informales en el DMQ: acceso al suelo urbano y políticas de legalización 1978 – 2008. Tesis previa a la obtención del título de maestría en Ciencias Sociales. FLACSO. Quito. 2010.

38 STHV, 2010.

Mapa No. 12 BARRIOS IRREGULARES EN ZONAS DE RIESGO A MOVIMIENTOS EN MASA



Fuente: STHV-MDMQ, 2011.

Finalmente, otro factor de vulnerabilidad es la alta concentración de infraestructuras y equipamientos en zonas altamente expuestas a varias amenazas, como es el hipercentro de la ciudad. La alta densidad de funciones vuelve vulnerable a la población que acude diariamente a hacer uso de los servicios que éstos prestan, en el caso de presentarse algún fenómeno natural o antrópico. Asimismo, los equipamientos necesarios para el manejo de emergencias tales como hospitales, centros de salud, bomberos son más vulnerables al estar localizados en mayor número en este sector, lo que dificultaría las acciones de atención de desastres.

2.8 LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO EDIFICADO

El MDMQ ha concebido el Sistema Patrimonial vinculado con el ordenamiento territorial al conjunto de ámbitos territoriales que contengan o que constituyan en sí, bienes tangibles que son los elementos producto de los procesos de conformación y desarrollo de los asentamientos humanos y que han adquirido tal significado social, que los hace representativos de su tiempo y de la creatividad humana y los estructura para su gestión a través de dos componentes: urbanístico – arquitectónico y arqueológico.

El patrimonio urbanístico y arquitectónico del Distrito, está constituido por:

- **Conformaciones Urbanas y Suburbanas:** Sectores de la ciudad o de las cabeceras parroquiales y núcleos barriales que tienen una estructuración definida mediante procesos de conformación físico-social de significación histórica y cultural como el Centro Histórico de Quito, núcleos históricos parroquiales;
- **Hitos:** elementos y unidades arquitectónicas, urbanas, monumentos arquitectónicos, casas inventariadas, casas de hacienda, plazas, plazoletas, rincones urbanos y elementos destacados del entorno;
- **Vinculaciones:** Caminos, chaquiñanes, senderos, culuncos, líneas férreas, que vinculan los otros componentes, así como las vinculaciones naturales que relacionan los mismos elementos (ríos, laderas, quebradas, etc.);

- **El patrimonio arqueológico:** Constituido por sitios y bienes arqueológicos, con su entorno ambiental y de paisaje, sujetos de protección de conformidad con la Ley de Patrimonio Cultural y su Reglamento General.

Deterioro del patrimonio edificado del Centro Histórico de Quito (CHQ)

A pesar de la inversión y programas que ha realizado el MDMQ para la conservación y rehabilitación del patrimonio edificado, este mantiene un constante deterioro debido, en parte, a que aun se conoce poco sobre la real dimensión del CHQ como un ámbito patrimonial de trascendencia mundial y como recurso importante para el desarrollo económico de la ciudad, y aun es identificado como un entorno peligroso y ambientalmente deteriorado, lo que ocasiona que gran parte de sus habitantes (73%) lo consideran como un hábitat transitorio.

En cuanto a los factores ambientales que han generado el deterioro del CHQ se destacan los desequilibrios producidos, por la sobre o la subutilización de los espacios, especialmente públicos, debido a frecuencias e intensidades muy diferentes de las actividades urbanas en el espacio y en el tiempo y la apropiación segmentada del espacio público (parqueo y obstrucción en aceras, comercio semi-ambulante, concentraciones y manifestaciones espontáneas, etc.). Además, la acción de agentes naturales: lluvia, humedad, erosión y deslaves que ante las características constructivas originales y la falta de mantenimiento, también son factores ambientales que inciden en el .deterioro de las edificaciones con carácter patrimonial y evidencian la alta vulnerabilidad del CHQ.

Como factores urbanos que inciden en el deterioro del CHQ se puede anotar relaciones de población – usos de suelo altamente diferenciados ya que existen áreas que presentan: mayor población residente en las que hay deficiencia de equipamiento y servicios, mientras que en las áreas de menor población residente hay concentración y exceso de equipamiento. Además, el cambio de usos ha ido modificando la estructura edificada, sus condiciones de ocupación, la morfología y las relaciones funcionales entre los elementos del espacio urbano, y consecuentemente, su calidad, carácter y lectura.

El deterioro de las edificaciones está directamente vinculado con la intensidad de usos y actividades; la excesiva habitabilidad; el déficit de infraestructuras, servicios, equipamientos y los problemas de contaminación ambiental del área, pero fundamentalmente, el patrimonio edificado ha sido afectado por la realización de intervenciones inconsultas y anti técnicas. Muchas de las intervenciones que se han realizado han sido agresivas, desvirtuando la naturaleza constructiva y morfológica de las edificaciones. Estas intervenciones son realizadas con el fin de adecuar las edificaciones patrimoniales a las necesidades de rentabilidad, alterando sustancialmente su tipología arquitectónica.

También inciden, en el deterioro del patrimonio edificado factores como: la fuerte incidencia de otros usos, especialmente comerciales (incluye bodegas); el poco interés de los propietarios o herederos, para realizar mejoras o reparaciones en los ambientes que poseen u ocupan debido a los altos costos que representan las intervenciones y la desproporción de estos consta con la rentabilidad de las mismas. Entre los daños estructurales más comunes están el deterioro de cubiertas; daños en entrepisos; el deterioro de las instalaciones de agua potable y desagües; las rajaduras en muros especialmente de adobe, producidas por asentamientos y hundimientos del suelo, por malas cimentaciones , por movimientos sísmicos, por incompatibilidad de los materiales en intervenciones recientes; etc.

En el CHQ los usos de vivienda son aún mayoritarios (47%), a pesar de haber sido desplazados en buena parte por actividades rentables (comercio, bodegas y servicios). La relación global de volumen edificado entre la vivienda y otros usos (47% 53%) presenta déficit del CHQ como zona de residencia, pues apenas una cuarta parte del 53% de usos

múltiples, son realmente usos complementarios al residencial inmediato (equipamientos, servicios y comercio sectorial), mientras que las 3/4 partes son usos que responden a una demanda externa al CHQ.

Un factor que incide en el deterioro de las viviendas es la deficiente adaptación de viviendas, inicialmente unifamiliares, al uso multifamiliar. En el CHQ, el 80,9% de las viviendas se encuentran en estado bueno o regular, el 10,5% está en mal estado y el 8,6% en pésimo estado, lo que suma el 19,1% de casas que requieren de intervención emergente (890 edificaciones). Además, un elevado número de residentes del CHQ carece de vivienda propia, y mantienen problemas de inestabilidad e inseguridad de residencia. Otros factores inciden en el deterioro de las edificaciones destinadas a vivienda son: la persistencia de bajas condiciones de habitabilidad; funcionalidad poco adecuada a los actuales requerimientos; estructura de propiedad que limita la rehabilitación; baja rentabilidad de las edificaciones de vivienda; mal estado de las instalaciones y de las conexiones domiciliarias y pérdida de tradiciones constructivas.

En síntesis, la intensificación del uso del espacio público y de los inmuebles del CHQ, ha generado el desgaste de los bienes patrimoniales y el deterioro ambiental del área; afectando la percepción que se tiene de éste y disminuyendo las posibilidades de desarrollo que se puedan presentar. Así, la inversión privada se ha concentrado en intervenciones rentables en inmuebles que han dejado de ser utilizados como vivienda, y al mismo tiempo, las edificaciones que aún mantienen residentes no tienen condiciones funcionales, ambientales, estructurales y/o legales para garantizar su estabilidad (esto a pesar de los programas y proyectos llevados a cabo por el MDMQ), empeorando a un más la percepción y la calidad ambiental de estos sectores.

3. UN NUEVO MODELO TERRITORIAL PARA EL DMQ

Acorde al marco legal, el ordenamiento territorial debe asegurar la racionalidad y sostenibilidad de las intervenciones públicas, privadas o municipales sobre el territorio, en función de los objetivos de la planificación económica, social y ambiental determinados en el Plan Metropolitano de Desarrollo. El análisis de las tendencias actuales del desarrollo territorial realizado en función de estos objetivos de desarrollo, permite formular planteamientos estratégicos para el ordenamiento territorial del DMQ que potencializan las oportunidades del territorio en consideración de las restricciones y vulnerabilidades del mismo.

Los OBJETIVOS ESTRATEGICOS formulados para el ordenamiento territorial del DMQ son los siguientes:

- Promover la integralidad regional del DMQ mediante el planeamiento y la gestión territorial coordinada con otros niveles de gobierno mediante el planeamiento y la articulación de un modelo sustentable, participativo e incluyente en el territorio regional inmediato reconociendo y potenciando los roles e interdependencias territoriales entre el DMQ y los cantones vecinos;
- Consolidar la estructura ambiental principal del DMQ a través del Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos;
- Regular y gestionar un desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro que frene el crecimiento horizontal de la mancha urbana y promueve la consolidación y compactación del suelo urbano servido;
- Consolidar la Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad;
- Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades Urbanas y Rurales mediante la dotación equilibrada de equipamientos y servicios;
- Fortalecer la Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes.

Los objetivos estratégicos de ordenamiento territorial están asociados a componentes del nuevo modelo territorial para el DMQ, y a las políticas y programas para su implementación, que se presentan en los siguientes capítulos.

3.1 INTEGRALIDAD REGIONAL DEL DMQ Y GESTIÓN TERRITORIAL COORDINADA

3.1.1 Modelo territorial

Reconocer y potenciar las interdependencias territoriales

El Distrito enfrenta múltiples desafíos en el desarrollo y ordenamiento territorial: lograr un crecimiento urbano sostenible y ordenado, promover la protección ambiental y utilización sustentable de los recursos naturales, fomentar el desarrollo productivo y la soberanía alimentaria, optimizar e integrar los sistemas de movilidad y transporte público, mejorar la dotación y calidad de los servicios sociales, consolidar la cobertura y calidad de redes y servicios de agua, saneamiento ambiental y desechos sólidos, combatir los efectos del cambio climático e institucionalizar una gestión de riesgos eficiente.

La Ciudad-Capital y el Distrito-Región se conciben como una aglomeración urbana compuesta por una ciudad central y municipios vecinos, más un área rural que se caracteriza por estrechas relaciones de orden físico-ambiental, económico y social. En este orden de ideas, el DMQ impulsa de manera decisiva el desarrollo social y económico de la región y del país, y cumple funciones esenciales en el sistema nacional de centralidades urbanas:

- **La función de decisión y control** relacionada con la alta concentración de equipamientos y servicios políticos y económicos de nivel nacional, como dependen-

cias del gobierno nacional, sedes matrices de empresas nacionales y sucursales de empresas internacionales, representaciones diplomáticas y de organizaciones internacionales;

- **La función de innovación y competitividad**, debido a su rol como motor del desarrollo social, cultural y tecnológico individual y colectivo;

- **La función de interface o bisagra** para facilitar el intercambio de conocimientos e información por su proximidad, conectividad y accesibilidad desde otras metrópolis nacionales e internacionales;

- **La función simbólica** debida al alto grado de significado histórico, político, cultural y urbanístico reconocido nacional e internacionalmente, concentrado en la imagen urbana, el centro histórico Patrimonio Cultural de la Humanidad y las edificaciones y áreas que albergan las funciones mencionadas anteriormente.

Las tendencias a la conurbación y dispersión urbana, las crecientes interdependencias funcionales y ambientales entre el DMQ y su entorno regional, y los desequilibrios territoriales existentes en el DMQ y la región colindante, representan un desafío para el ordenamiento territorial que supera la gobernabilidad individual de los gobiernos autónomos descentralizados - Gobiernos parroquiales, cantones vecinos, Concejo Provincial - y requieren de agendas compartidas basadas en los principios de consenso, corresponsabilidad, solidaridad y reciprocidad.

A escala del DMQ y su entorno inmediato se plantean los siguientes elementos estructuradores de las interrelaciones territoriales:

- Las centralidades de capitalidad y productivas de escala metropolitana-regional: Epiclachima/Presidencia de la República, Centro Histórico, La Mariscal, La Carolina, Parque Mariscal Sucre y el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito con la Zona Especial de Desarrollo Económico (NAIQ-ZEDE);

- Las conurbaciones con los cantones de Mejía-Machachi y Rumiñahui-Sangolquí;

- La red vial de conectividad inter-cantonal compuesta por la Panamericana, la Av. Simón Bolívar y la E35 como ejes viales de escala nacional, el anillo vial urbano de conexión entre la ciudad de Quito, Tumbaco, el NAIQ y Calderón conformado por la Ruta Viva y la Ruta Collas, la autopista Rumiñahui como conexión transversal entre la Panamericana-Autopista Simón Bolívar y la E35, y finalmente el anillo agro-productivo de la E35 entre Yaruquí-El Quinche-Guayllabamba;

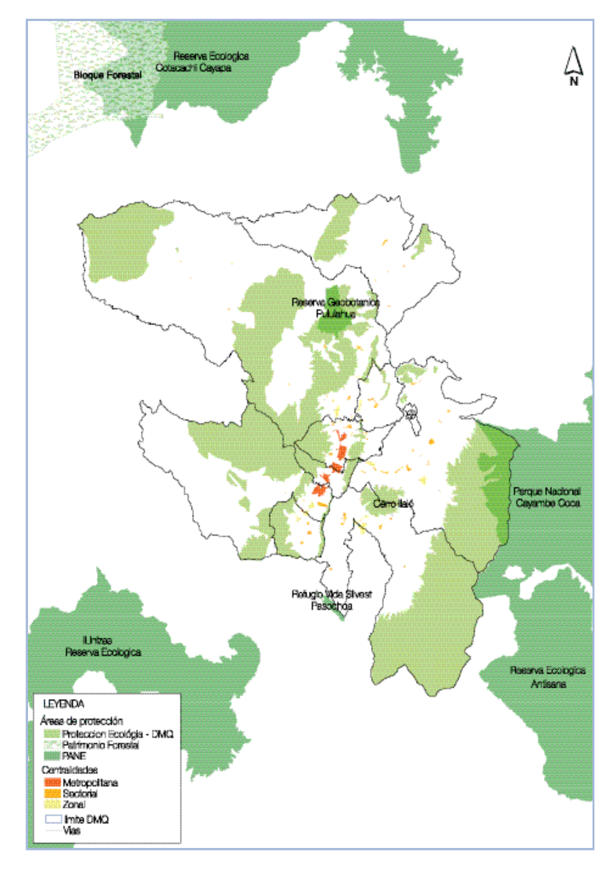
- La Red Regional de Corredores Ecológicos, compuesta por áreas protegidas pertenecientes al Patrimonio de Áreas Naturales del Estado (PANE) en la región y las áreas protegidas distritales, que genera la interrelación de ecosistemas distritales y regionales.

La Estrategia Territorial Nacional del PNBV asigna al DMQ y los cantones vecinos al sur el rol de nodo de articulación internacional. Su interrelación con los otros nodos de escala nacional, regional y local se transmite básicamente a través de la red de conectividad interregional. Es evidente la importancia del eje norte-sur definido por la Panamericana y la E35 que articulan al DMQ con las ciudades de la Sierra Norte y Centro, el paso fronterizo hacia Colombia y más hacia el sur y suroeste con los puertos internacionales de Guayaquil y Manta y la frontera con el Perú. De manera complementaria actúa el eje este-oeste que conecta con la región amazónica-petrolera, que a la vez es fuente hídrica y energética del DMQ, así como con la zona agrícola-ganadera de Santo Domingo y el puerto de Esmeraldas.

Este sistema regional de nodos y conexiones en el que se inserta el DMQ cubre áreas de vocación agro-productiva que abastecen la demanda de alimentos del Distrito y

generan materia prima para la industria de procesamiento de alimentos y manufacturera. Sobre esta red de nodos, conexiones y áreas productivas a nivel regional se sobrepone el PANE, con el área protegida Cotacachi-Cayapa, Coca-Cayambe, Antisana e Illinizas. El sistema municipal de áreas protegidas, configura Corredores Ecológicos y escalones de conexión entre los componentes del PANE.

Mapa No. 13 ELEMENTOS ESTRUCTURANTES PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL DEL DMQ



Fuente: *SA-MDMQ, 2011.*

3.1.2 Políticas

Para potencializar el rol del DMQ como Cuidad-Capital y Distrito-Región y consolidar su interrelación con los cantones vecinos, la región, el país y el mundo, se implementarán mecanismos y espacios de planeamiento y gestión territorial coordinada, de ejecución de programas y proyectos corresponsables y de gestión mancomunada de servicios o equipamientos.

Al 2022 se pondrán en operación agendas y convenios con los cantones vecinos de Mejía y Rumiñahui así como con dependencias del gobierno nacional (Educación, Salud) dirigidos a coordinar las actuaciones públicas sobre programas y proyectos cuya prioridad haya sido consensuada entre los actores. Abarcarán un amplio abanico de mecanismos y espacios de cooperación intercantonal e intergubernamental, que incluyen formas de cooperación informal o formas de cooperación basadas en el derecho público, para lograr los siguientes objetivos:

- **Planeación y gestión territorial coordinada** entre el DMQ y los municipios vecinos que asegure un crecimiento ordenado y sustentable basado en las potencialidades y fortalezas del territorio en su conjunto;
- **Integración económica**, proyección y planeación para el desarrollo sistémico del sector productivo en los municipios conurbados o que comparten la zona geográfica;
- **Integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad**, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- **Consensos sobre indicadores y metas ambientales** así como regulación coordinada de áreas protegidas en red para la conservación del patrimonio natural, de la calidad ambiental y del acceso y de la apropiación de recursos naturales limitados;

- **Eficiencia y eficacia de los servicios básicos**, monitoreo y seguimiento coordinado de la cobertura y calidad con criterio de sostenibilidad ambiental, social y económica.

Para el 2022 se propone implementar una estrategia dirigida a lograr acuerdos intercantonales e intergubernamentales sobre la planeación y gestión territorial entre cantones y la región que orientan el crecimiento ordenado y sustentable; la integración económica entre cantones y la región, relacionados con el desarrollo sistémico del sector productivo, con enfoque de calidad ambiental y de promoción de la región como destino turístico; la integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público; y, la conservación y recuperación del patrimonio natural regional, los sistemas hídricos regionales y la contaminación de los ríos.

3.1.3 Programas

Agendas intercantonales e intergubernamentales de ordenamiento territorial para:

- Establecer los mecanismos de coordinación, planificación y gestión orientada a resolver la articulación y potenciación del desarrollo integral de la región;
- Prever un crecimiento ordenado y sustentable de la región basado en las potencialidades y fortalezas del conjunto territorial;
- Propiciar la conformación de clústeres y encadenamientos productivos que contribuyan al desarrollo del sector productivo y la soberanía alimentaria;
- Integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad, transporte público, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- Conservar coordinadamente el patrimonio natural regional;
- Controlar la contaminación de los ríos;
- Articular y potenciar los recursos naturales y culturales tangibles e intangibles.

3.1.4 Metas al 2022

- Integración y funcionamiento de la mesa regional de coordinación, planificación y gestión regional DMQ, Mejía, Rumiñahui, Cayambe y Tabacundo;
- Plan Regional en aplicación;
- Cinco áreas industriales y agroindustriales especializadas y en funcionamiento;
- Acuerdos sobre la integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- Tres ríos recuperados San Pedro, Guayllabamba;
- Tres corredores regionales protegidos con Plan de Manejo;
- Tres circuitos turísticos en operación: Sur-Haciendas, Norte-Flores y Noroccidental-Ecológico;
- Ordenanzas regionales en aplicación.

3.2 SISTEMA DE ÁREAS PROTEGIDAS Y CORREDORES ECOLÓGICOS

3.2.1 Modelo territorial

En el DMQ, se ha identificado la existencia de 17 ecosistemas, algunos de los cuales se encuentran bajo amenaza de desaparición al interior de los límites del Distrito. Se considera, entonces, necesario establecer una nueva red de áreas de conservación que preserve el paisaje ecológico del Distrito, puesto que no todos los ecosistemas amenazados se en-

cuentran representados en las áreas designadas por el Patrimonio de Áreas Naturales del Estado (PANE).

Por otra parte, se pretende que estas nuevas áreas a declarar no tengan en su totalidad un carácter de conservación estricto, sino que puedan ser manejadas de manera sustentable por la comunidad asentada en ella o en sus alrededores a través de planes específicos.

Ver Anexo: *Mapa No. 1*
Áreas protegidas y corredores ecológicos

En este orden de ideas se han definido los siguientes componentes del Sistema Distrital de Protección Ecológica / Corredores ecológicos:

- **Patrimonio de Áreas Naturales del Estado (PANE):**

  Son las áreas protegidas a oficialmente declaradas por el Ministerio del Ambiente a nivel Nacional. Estas áreas son:

  - La Reserva Geobotánica Pululahua,
  - El Parque Nacional Cayambe-Coca.

- **Bosques y Vegetación Protectora:**

  Formaciones vegetales, naturales o cultivadas, que tengan como función principal la conservación del suelo y la vida silvestre; están situados en áreas que permitan controlar fenómenos pluviales torrenciales o la preservación de cuencas hidrográficas. Actualmente existen 25 bosques protectores en el DMQ.

- **Áreas de conservación o Subsistema Metropolitano de Áreas Protegidas:**

  Velan por la representatividad ecológica y conectividad de los ecosistemas y la diversidad biológica asociada y presente en el territorio y los servicios ambientales que prestan. Están conformadas por:

  - Santuarios de Vida Silvestre: Sujetas a alta protección y restricciones de uso;
  - Áreas de protección de humedales
  - Áreas de Conservación y Uso Sustentable (ACUS). Estas áreas permitirán la adopción de prácticas de conservación, uso y manejo sustentable de ecosistemas y recursos naturales, de desarrollo agroforestal sostenible, en algunos casos, protegerá muestras significativas del patrimonio cultural.

- **Áreas de Intervención Especial y Recuperación:**

  Son áreas de propiedad pública, privada o comunitaria que por sus condiciones biofísicas y socioeconómicas, previenen desastres naturales, tienen connotaciones histórico-culturales, disminuyen la presión hacia las Áreas de Conservación, posibilitan la funcionalidad, integridad y conectividad con la Red de Áreas Protegidas y la Red Verde Urbana (corredores verdes) y constituyen referentes para la ciudad. Por sus características deben ser objeto de un manejo especial. Estas áreas son:

  - Ilaló,
  - Laderas (Pichincha-Atacazo)
  - Casitagua
  - Catequilla
  - Lumbisí
  - Turubamba (Parque Metropolitano del Sur)
  - Amaguaña (Conectividad con Pasochoa)
  - Quebradas Vivas.

3.2.2 Políticas

El ejercicio del derecho a un hábitat seguro y saludable está supeditado a lo estipulado en la Constitución respecto a los derechos de la naturaleza y debe basarse en una práctica de la planificación y el ordenamiento territorial que priorice la bús-

queda de la eficiencia ambiental[39] y la equidad social, en una gestión colectiva para garantizar la sustentabilidad del patrimonio natural y en la que se reconozca la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad. Desde esta perspectiva es necesario que el DMQ impulse políticas para garantizar la sustentabilidad de su patrimonio natural; promover el buen vivir y la soberanía alimentaria en sus territorios rurales; revisar el modelo de ocupación del territorio y su crecimiento físico; y, potenciar la diversidad y el patrimonio cultural.

La sustentabilidad del Patrimonio Natural Metropolitano implica desarrollar políticas y acciones que auspicien la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio natural mediante el uso racional y responsable de los recursos naturales renovables y no renovables. Así mismo, la promoción del Buen Vivir y de la soberanía alimentaria en las áreas rurales del DMQ supone políticas públicas de redistribución y sustentabilidad para que la inversión pública, los servicios básicos, infraestructuras, y equipamientos se distribuyan equitativamente en el territorio y generen nuevas centralidades que potencien el desarrollo y la integración a través de la recuperación de la producción local de alimentos; del fomento de un modelo de agro-producción sobre la base de la asociatividad que procure adicionalmente un adecuado financiamiento y comercialización.

Para la implementación del Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos se proponen las siguientes políticas:

- Delimitar, regular y gestionar la conservación, protección, recuperación y uso sustentable de las áreas de protección ecológica incorporando en estas el sistema de quebradas en área urbana y rural.
- Reducir la vulnerabilidad al cambio climático y contribuir a la reducción de sus causas y consecuencias a través de una respuesta efectiva frente a sus impactos en sectores estratégicos como: el abastecimiento de agua potable, el manejo y conservación de cuencas hídricas, la gestión integral de riesgos climáticos, los programas de biodiversidad, infraestructura y seguridad alimentaria.

Deberán también consolidarse los corredores ecológicos distritales, que son franjas de alto valor ambiental que utilizan los recursos geográficos, ecológicos y paisajísticos del territorio para conectar macro sistemas ecológicos, preservar la biodiversidad urbana y frenar la ocupación dispersa del suelo. Esta red comprende el establecimiento de tres tipos de corredores según el ámbito de su impacto: regional, metropolitano y urbano, diferenciándose este ultimo en dos entramados: con potencial ecológico y recreativo-ornamental.

A través del territorio del DMQ, los corredores ecológicos regionales articulan las áreas de reserva natural de importancia nacional establecidas en la región. Así, la Reserva Geobotánica Pululahua, ubicada dentro de los límites del DMQ, quedará vinculada con las Reservas Ecológicas Cotacachi-Cayapas y Cayambe-Coca. Los corredores ecológicos metropolitanos articulan las áreas naturales de protección establecidas al interior del Distrito, mayormente a través de las redes hidrológicas conformadas por ríos y quebradas abiertas que se constituyen en refugios de la fauna silvestre.

3.2.3 Programas

Planeamiento territorial y gestión ambiental del Sistema Distrital de Protección Ecológica / Corredores ecológicos, a través de:

- La actualización y articulación de la normativa de régimen de suelo y ambiental para delimitar y normar el uso

39 Entendida en el marco de la ciudad como la que “que no degrada el medio ambiente, es decir que produce y consume bienes comunes sin provocar riesgos para la población actual y futura, asegurando la perennidad en la posibilidad de producir y consumir bienes comunes” identificando los riesgos a los que está expuesta la población y trabajando para prevenirlos y mitigarlos, en busca de una comprensión integral de los fenómenos urbano-ambientales”. Metzger, P., Bermúdez, N. El Medio Ambiente Urbano en Quito, MDMQ, 1996.

y la ocupación del suelo en el Sistema Metropolitano de Áreas de conservación y ecosistemas frágiles a fin de implementar acciones de uso sustentable de los recursos naturales con las poblaciones locales por medio de planes de gestión ambiental;

- Acuerdos sobre agendas ambientales intercantonales e intergubernamentales dirigidos a consolidar el Sistema Regional de Corredores Ecológicos y promover la gestión integral y mancomunada de cuencas hidrográficas en base a esquemas de corresponsabilidad ciudadana;
- El levantamiento de inventarios y monitoreo de la situación actual de los ecosistemas para sustentar y precisar las delimitaciones y regulaciones correspondientes.

3.2.4 Metas

- Planes de Gestión Ambiental formulados participativamente y aprobados para las ACUS determinadas en el PMOT;
- 290.000 Has se conservan en el DMQ como áreas de protección ecológica;
- 20.000 Has de vegetación recuperadas en el DMQ;
- Se protegen y manejan las micro cuencas del Antisana, Pita, Papallacta, Oyacachi y San Pedro;
- La huella ecológica de quiteños y quiteñas ha disminuido en 20%.

3.3 DESARROLLO URBANO Y RURAL EQUILIBRADO, SUSTENTABLE Y SEGURO

3.3.1 Modelo territorial

El modelo territorial para el desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro cuenta con los siguientes componentes:

- La clasificación de suelo urbano y rural, para los cuales se definen tratamientos de uso y ocupación;
- Las zonas y sectores priorizados para la mitigación de riesgos por movimientos de masas e inundaciones;
- Las zonas de promoción inmediata (COOTAD, Art. 508) y proyectos municipales de vivienda;
- Las áreas patrimoniales;
- Los ejes y nodos productivos, plataformas de comercialización y zonas TIC;
- El sistema principal de soporte y áreas priorizadas para la ampliación de la cobertura y calidad de los servicios de agua, alcantarillado y saneamiento ambiental.

3.3.2 Políticas

Consolidar el uso y ocupación de las reservas de suelo, compactar y densificar sectores seleccionados con capacidad de carga apropiada y bajo criterios de calidad de hábitat urbano, contener el crecimiento disperso de los bordes de la ciudad, planificación integral de la dotación con servicios básicos en función del modelo territorial PMOT

La actual Constitución de la República establece entre los derechos ciudadanos, el de acceder a un hábitat seguro y saludable y a una vivienda adecuada y digna. De esta manera se garantiza el derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.

La revisión del modelo de ocupación y crecimiento físico expansivo del DMQ para erigir una ciudad compacta supone impulsar una ocupación y utilización eco sostenible del territorio que posibilite racionalizar el uso del suelo (frenar expansión, reciclar suelo usado), optimizar las dotaciones de servicios e infraestructuras construidas, evitar los costos de ampliación de redes, mejorar la cobertura y ca-

lidad del sistema de transporte público, reducir la incidencia de los costos del suelo y urbanismo, reducir los costos de construcción, disminuir los desplazamientos, acercar los servicios y equipamientos, facilitar el comercio a diferente escala que favorezca el contacto e intercambio entre personas, que genere una cultura de valores relacionados con la convivencia y la tolerancia; y que defina nuevas pautas de relación persona-naturaleza.

Para esta reconformación es necesario implementar, desde la planificación y gestión territorial, dos procesos complementarios: la limitación del crecimiento urbano a partir de las condiciones y potencialidades existentes y, la consolidación y densificación a través de intervenciones urbanísticas, que optimicen las asignaciones edilicias y las dotaciones de servicios.

Ver Anexo: *Mapa No 2 Clasificación del suelo*

Ajustar la clasificación de suelo urbano y rural

El presente plan establece dos categorías de suelo: suelo urbano que incluye el suelo de expansión, y suelo rural, mediante lo cual se definen claras restricciones en el crecimiento de la mancha urbana al 2022, promoviendo la ocupación de reservas de suelo urbano y la compactación de áreas urbanas con capacidad de carga, así como regulando el uso y ocupación sustentable del suelo rural.

Para la clasificación de suelo regirán los siguientes principios:

- Suelo urbano: predominantemente destinado a las actividades residenciales, productivas secundarias, comerciales, de servicios y de administración o que tiene las aptitudes para ello y cuenta servicios básicos, accesos viales y muestra grados de consolidación de mínimo 30%;
- Suelo rural: predominantemente orientado a las actividades productivas primarias (agrícolas, pecuarias, forestales, mineras), a la protección ambiental y del patrimonio social y cultural (comunas).

Acorde a esta clasificación, hasta el 2022 se contará con las siguientes áreas:

- Suelo urbano: 41.211 Has.
- Suelo rural: 381.203Has.

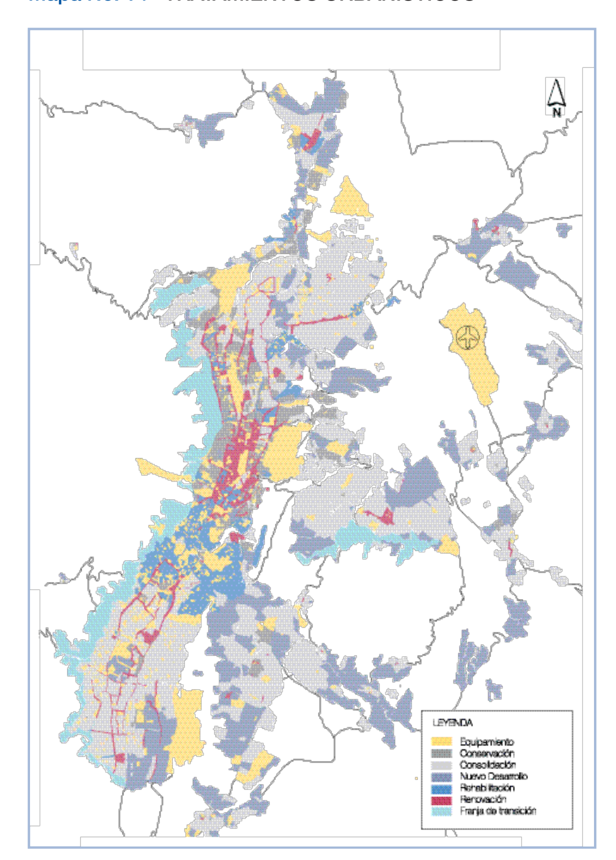
Ordenar el territorio en función de tratamientos para un desarrollo urbano y rural sustentable

Las clasificaciones de suelo urbano y rural se complementan con propuestas para tratamientos urbanísticos y de uso y ocupación del suelo rural que incorporan criterios generales de sustentabilidad ambiental, social y económica. Los tratamientos propuestos serán desarrollados en el marco de la actualización del Plan de Usos y Ocupación del Suelo (PUOS) y serán los siguientes:

- Para el área urbana:
    - **Nuevo desarrollo:** que consiste en el diseño de nuevas estructuras urbanas con características de unidad y homogeneidad tipo-morfológica. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios y participación en la plusvalía;
    - **Consolidación:** que consiste en la ocupación del suelo en correspondencia a las características tipológicas y morfológicas de las estructuras y la normativa existentes Podrán ser manejados mediante desarrollo lote por lote;
    - **Consolidación en función de las áreas de intervención especial y recuperación:** que responde a las características específicas de sectores urbanos de borde que limitan con áreas de valor eco-sistémico, que requieren de un manejo orientado a la contención del crecimiento urbano y al mejoramiento integral de barrios. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios;

- **Redesarrollo y renovación:** para aquellas estructuras que por su estado de deterioro y la pérdida de unidad morfológica determinan la necesidad de su reemplazo por una nueva estructura. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios y participación en la plusvalía;

Mapa No. 14 TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS



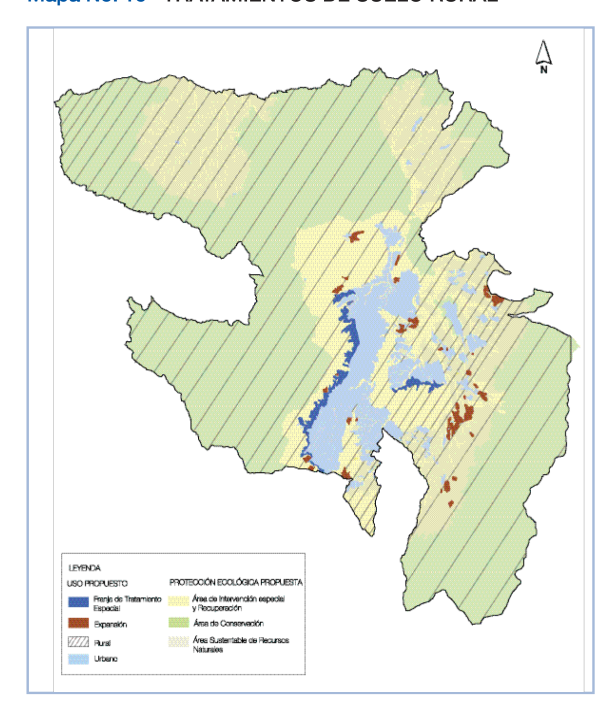
Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*

- **Rehabilitación patrimonial:** para aquellas estructuras en las que existe contradicción entre el uso y la tipología de la edificación. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios, e incentivos que respondan a los requerimientos específicos de áreas y edificaciones inventariadas.

- Para áreas rurales y espacios de valor eco-sistémico en áreas urbanas:
    - **Áreas de Conservación – Patrimonio de Áreas Naturales del Estado (PANE) y Subsistema Metropolitano de Áreas Protegidas:** Están sujetas a alta protección y restricciones de uso, esenciales para la estabilización ambiental, reproducción o de importancia temporal para aves migratorias y de uso recreacional. Serán regulados mediante planes de gestión ambiental aplicados a áreas y sectores;
    - **Áreas de Conservación y Uso Sustentable (ACUS):** Son áreas que incluyen una zona núcleo de protección estricta, una zona de recuperación y una de uso sustentable, que permitirán la adopción de prácticas de conservación, uso y manejo sustentable de ecosistemas y recursos naturales, de desarrollo agroforestal sostenible, así como a la provisión de bienes y servicios ambientales para las comunidades involucradas.
    - **Áreas de Intervención Especial y recuperación:** Áreas que serán objeto de un manejo especial para la conservación, recuperación y uso sustentable. Serán regulados mediante planes de gestión ambiental aplicados a áreas y sectores;
    - **Áreas sustentables de recursos naturales:** áreas rurales para la explotación sustentable de los recursos naturales renovables y no renovables acorde a la legislación ambiental nacional y local y los objetivos de soberanía alimentaria.

La implementación de los tratamientos de estas áreas requiere de planeamiento, gestión territorial y control del uso, ocupación y control de áreas agrícola-residenciales en función de criterios de auto-sustentabilidad ambiental, impidiendo su crecimiento y densificación, y bajo esquemas de reparto equitativo de cargas y beneficios. También se requiere la revisión de las determinaciones del PUOS para las áreas agrícola-residenciales, limitando su expansión y densificación e impulsando la aplicación de instrumentos de planificación y gestión territorial mediante esquemas de reparto equitativo de cargas y beneficios.

Mapa No. 15 TRATAMIENTOS DE SUELO RURAL



Fuente: STHV-MDMQ, 2011.

Asegurar un hábitat urbano seguro, reducir la población en condiciones de riesgo natural y antrópico

La gestión prospectiva del riesgo es un elemento fundamental dentro de la gestión territorial para reducir el número de habitantes expuestos a riesgos naturales y antrópicos y se cumple al identificar y normar las zonas de exposición a amenazas de origen natural y antrópico. Se incluye dentro de la gestión de riesgos programas como el de relocalización de familias asentadas en zonas de riesgo no mitigable. Incluye también programas como el de regularización de barrios en el cual prevalece el análisis de riesgos y se enfatiza en la no regularización de sectores en zonas de alto riesgo.

Las políticas de ordenamiento territoriales dirigidas a atender la problemática de riesgos naturales enfatizan en los siguientes aspectos:

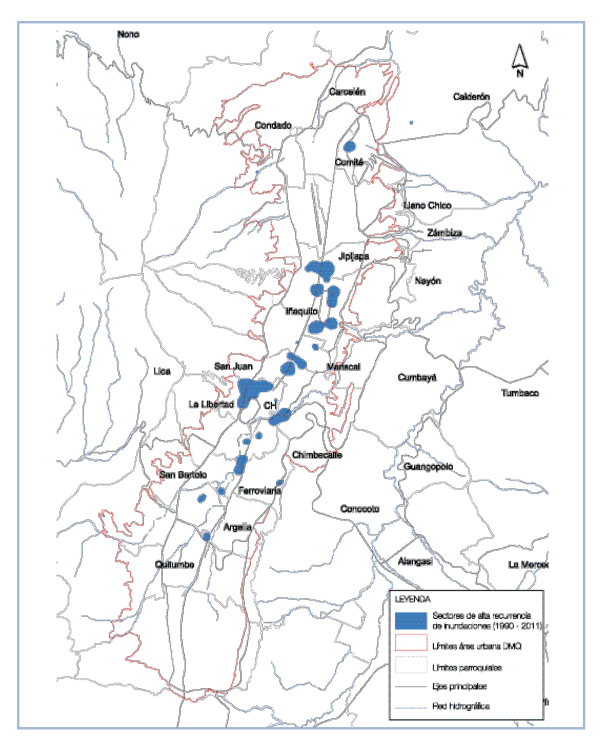
- Generar información y conocimiento sobre las amenazas naturales y antrópicas en el Distrito a fin de disponer de bases técnicas actualizadas que permitan proyecciones y estimaciones certeras de los riesgos, localizar los sectores afectados por riesgos mitigables y no mitigables y priorizar las intervenciones adecuadas;

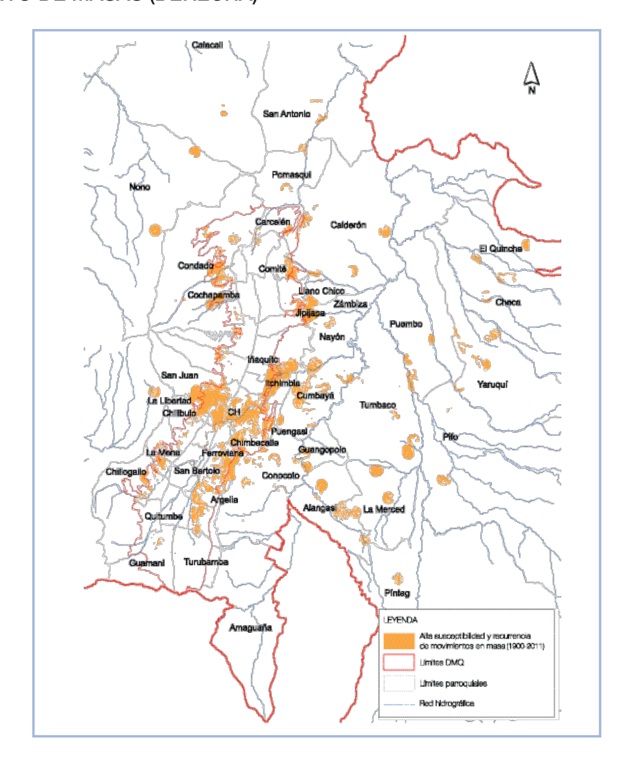
- Actualizar el marco normativo para el uso de suelo y construcciones dentro del DMQ en función de la variable riesgo para todas las etapas de la planificación y ejecución de planes y proyectos de intervención municipal.

- Realizar intervenciones de reforzamiento, aseguramiento y protección en los equipamientos e infraestructuras esenciales de soporte para reducir la vulnerabilidad existente.

41 El (de)crecimiento de la población, la disponibilidad de suelo urbano, los riesgos y vulnerabilidad, en el modelo de organización y distribución de la población.

Mapa No. 16 SECTORES PRIORIZADOS PARA LA INTERVENCIÓN EN ZONAS DE RIESGO MITIGABLE Y NO MITIGABLE POR INUNDACIONES (IZQUIERDA) Y MOVIMIENTO DE MASAS (DERECHA)





Fuente: *SSG-MDMQ, EPMAPS y Sierra A. (2010).*

Promover la generación de una oferta de vivienda segura y saludable para grupos poblacionales no atendidos adecuadamente por el mercado mediante zonas de promoción inmediata (COOTAD, Art. 508) y proyectos municipales de vivienda

En base a la Política Metropolitana de Hábitat y Vivienda (PMHV), el MDMQ promoverá la generación de una oferta de vivienda diversa que responda a la heterogeneidad de la estructura y dinámica urbana. En especial, se buscará la generación de una oferta de Vivienda de Interés Social (VIS) en condiciones dignas, y en un hábitat seguro y saludable que promueva de la inclusión social. Se enfatizará en impulsar proyectos de vivienda recuperada o nueva en áreas de conservación patrimonial, redesarrollo y renovación, y en el mejoramiento integral del hábitat y la vivienda en barrios en proceso de consolidación. El MDMQ deberá, además, normar parámetros de hábitat y vivienda que: aseguren la sustentabilidad ambiental de los proyectos de vivienda, la configuración de barrios con mezcla de usos y dotación de equipamientos y servicios de diferente escala

y la accesibilidad universal al hábitat y la vivienda para personas con movilidad limitada. Para ello serán desarrollados instrumentos de gestión territorial dirigidos a generar suelo para vivienda asequible y equipamientos complementarios, y que enfaticen en diversos mecanismos de generación de oferta y demanda, incluyendo la autogestión.

A partir de estos planteamientos, el PMOT incorpora definiciones sobre los siguientes componentes:

- Delimitación de áreas prioritarias para la generación de una oferta de hábitat y vivienda segura, sana y asequible dirigida a hogares priorizados, bajo esquemas de corresponsabilidad público privada y mecanismos de la economía social y solidaria;

- Los proyectos de vivienda en el DMQ, ya sea de oferta pública o privada deberán ofrecer calidad de vida, a través de configuraciones urbanas que generen comunidad, garanticen la equidad y la inclusión social y el acceso a equipamiento, espacio público e impulsen la sostenibilidad ambiental;

- Generación de reserva de suelo y promoción de su oferta para el desarrollo de vivienda de interés social;

- Control de la proliferación de asentamientos informales, y promoción del crecimiento de la zona urbana en las áreas definidas para ello;

- Definición de mecanismos de gestión y financiamiento que coadyuven al acceso de vivienda de interés social, recuperación de vivienda precaria y la residencialidad del CHQ;

- Definición de parámetros y lineamientos para planes y proyectos para la ampliación y adecuación de las redes de servicios en función de la demanda priorizada y en concordancia con el modelo territorial.

Adicionalmente, el PMOT plantea al componente de vivienda como de particular interés para el fortalecimiento de centralidades por cuanto impulsa la combinación de usos en las centralidades y articula el territorio aledaño o inmediato.

Conservar y potencializar las áreas patrimoniales y el patrimonio histórico edificado

La normativa municipal[42] reconoce el área patrimonial del Centro Histórico de Quito (CHQ) y zonas patrimoniales que corresponden a las cabeceras parroquiales, adicionalmente regula el levantamiento del inventario de edificaciones de valor histórico en todo el territorio distrital.

El Centro Histórico de Quito comprende un núcleo central localizado entre las vías: Manabí (norte); Cevallos y Montufar (este); Rocafuerte y Morales (sur); e, Ibarra oeste. Esta área alberga las edificaciones y espacios públicos de mayor valor histórico de la ciudad que ha conservado el trazado de damero que la ciudad fue generando desde su fundación. Aquí se concentran 94 edificaciones con catalogación monumental, y más de 4.000 edificaciones con catalogación patrimonial. El CHQ requiere de un tratamiento urbanístico adecuado que responde al valor patrimonial de sus edificaciones concebidas como parte de un ensamble compuesto por edificaciones residenciales y comerciales, equipamiento cultural, social, educativo, monasterios e iglesias, estructurado y articulado por el espacio público conformado por las vías, escalinatas, caminos, parques y plazoletas.

Ver Anexo: *Mapa No. 3A Área de Promoción Patrimonial – Ciudad*

A la vez, el CHQ está inmerso en un entorno urbano y paisajístico que contienen elementos arquitectónicos representativos para el patrimonio cultural del Distrito y en cuya configuración se manifiestan las diferentes capas del crecimiento histórico de la ciudad.

42 Ordenanza Metropolitana No. 260 del 10 de junio del 2008.

Las transformaciones urbanísticas actuales en estos sectores repercuten en la calidad y preservación del Centro Histórico como tal. Por ello, el PMOT plantea la delimitación de un Área de Promoción Patrimonial que enmarca el CHQ y que incluye los sectores de Chimbacalle, Villa Flora, La Magdalena al sur; al norte los sectores de la Alameda-El Ejido, Santa Prisca, el barrio Itchimbía, La Floresta, La Mariscal, y La Gasca. Además están los elementos y referentes geográficos como el Panecillo, Itchimbía, las laderas del Pichincha, y las quebradas, que se mantienen como parte del paisaje urbano de la ciudad.

El Área de Promoción Patrimonial tiene como fin afianzar y fortalecer la relación del entorno urbano con el área patrimonial del CHQ mediante el mejoramiento del espacio público y la conservación de las edificaciones inventariadas en estos sectores, respetando los usos de suelo y la ocupación establecidas por normativa.

El planeamiento y la gestión territorial relacionada con el Área Patrimonial correspondiente al CHQ y a las Áreas de Promoción Patrimonial estarán dirigidos a completar el inventario de edificios patrimoniales, promover la generación de oferta de vivienda en áreas patrimoniales, consolidar el espacio público seguro, conectado y de calidad, mejorar la conectividad y accesibilidad de las áreas patrimoniales con el entorno urbano y equilibrar la dotación de equipamientos y servicios.

Se propone cuatro ejes de actuación que se deberán implementar a largo plazo:

Eje 1 - Mejoramiento de la movilidad interna y de relación con otras áreas de la urbe que tiene el CHQ, como nodo de centralidad urbana que es el CHQ, mediante el re-ordenamiento del sistema vial de circulación vehicular que mejore las condiciones de movilidad de los peatones en el CHQ, la implementación de un sistema de transporte interno y la definición y diseño de recorridos de ciclo vías.

Eje 2 - Mejoramiento y conservación de los espacios públicos y bienes inmuebles en el CHQ, su entorno urbano y en las zonas rurales a través de la rehabilitación y mantenimiento de los espacios públicos, la promoción de vivienda nueva y el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de las edificaciones patrimoniales, el desarrollo de programas de asistencia y compensación municipal para la recuperación y conservación de edificios patrimoniales para vivienda, y programas de asistencias para el mantenimiento de fachadas y cubiertas.

Eje 3 - Rehabilitación y desarrollo de equipamiento para impulsar las zonas residenciales como áreas para la recreación activa y pasiva así como equipamiento educativo y de salud a nivel sectorial y zonal, completado por la definición de usos de suelo que garanticen la heterogeneidad característica de las áreas históricas patrimoniales.

Eje 4 - Mejoramiento de la seguridad y convivencia en las áreas históricas y los bienes patrimoniales mediante la implementación de sistemas de seguridad comunitaria y vigilancia, la regulación del mejoramiento y modernización de las redes internas de energía eléctrica, telecomunicaciones y sistemas contra incendios así como también mediante campañas para mejorar los hábitos y formas de comportamiento de los visitantes y residentes en los espacios públicos de las áreas históricas patrimoniales.

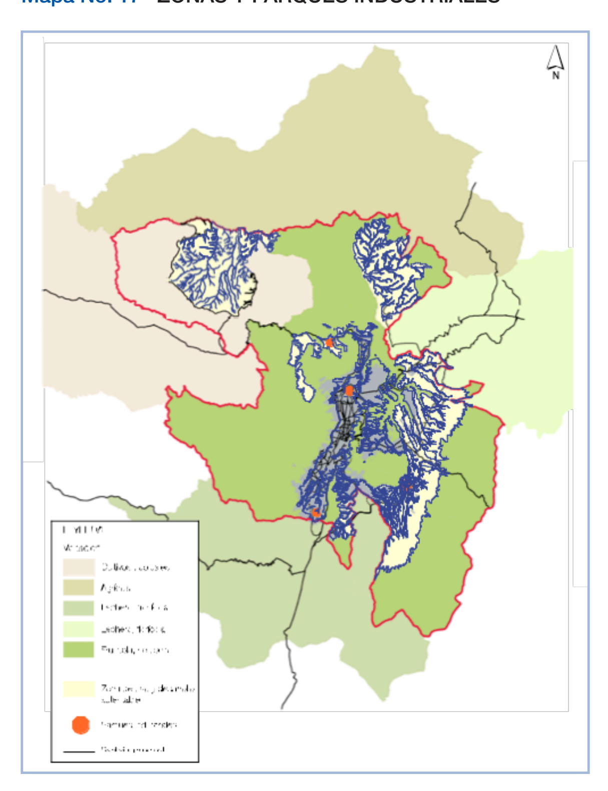
Ver Anexo: *Mapa No. 3*
Sistema de Áreas Patrimoniales – DMQ

Consolidar y desarrollar ejes y nodos productivos, plataformas de comercialización y zonas TIC

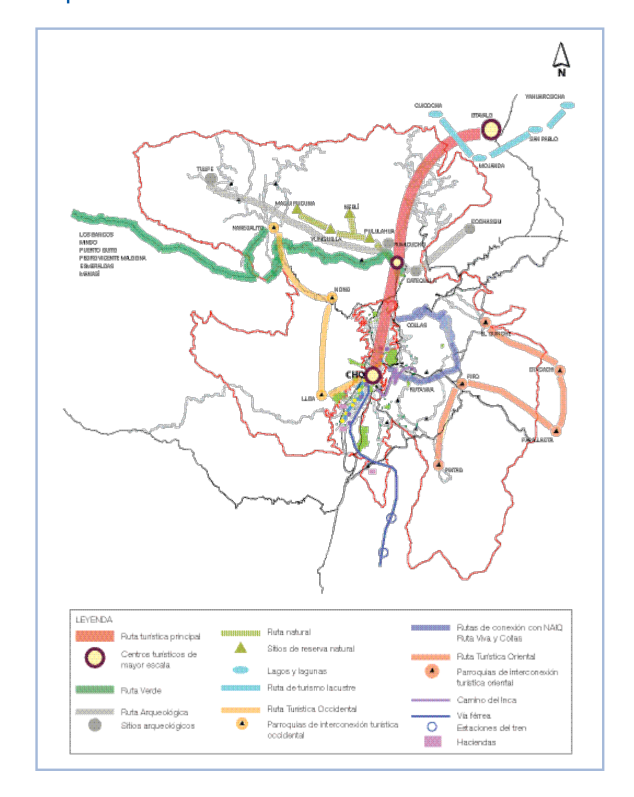
El ordenamiento territorial prevé la generación de condiciones territoriales adecuadas para incentivar y promover el desarrollo del DMQ en los sectores agro-productivos, de industria y manufactura, de comercio y servicios y de turismo, tanto para el sector empresarial como para los emprendimientos del sector social y solidario. Para ello se plantean las siguientes políticas:

- Delimitar y regular áreas prioritarias para la generación de una oferta de suelo y equipamiento para usos y encadenamientos productivos orientados a constituir parques y zonas industriales;
- Gestión territorial para los parques y zonas industriales y equipamiento con infraestructura y servicios mediante mecanismos gerenciales de coordinación interinstitucional entre dependencias municipales reguladoras y ejecutoras, bajo esquemas de corresponsabilidad público privada y reparto de cargas y beneficios;
- Garantizar que los parques y zonas industriales ofrezcan espacios públicos de calidad y estén dotados de equipamientos complementarios;
- Impulsar la ocupación de reservas de suelo para el desarrollo de proyectos productivos;
- Controlar la proliferación de usos industriales y logísticos impulsados por el funcionamiento del NAIQ en zonas de alto valor agrícolas.

Mapa No. 17 ZONAS Y PARQUES INDUSTRIALES



Mapa No. 18 EJES AGROTURÍSTICOS Y ECOTURÍSTICOS



Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*

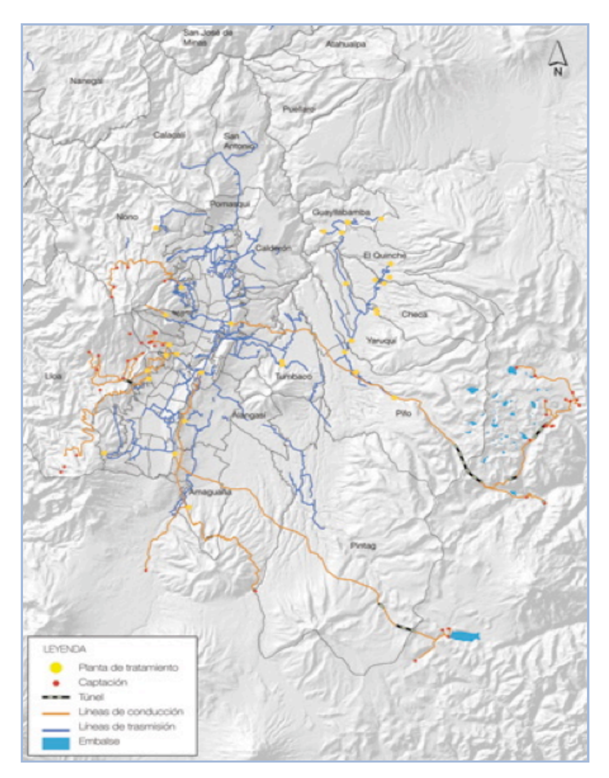
- Potenciar las actividades productivas industriales y manufactureras de los polígonos localizados en Turubamba, Itulcachi y Calacalí y las agrícola-pecuarias de áreas de explotación extensiva ubicadas al nororiente del NAIQ, al sur y suroriente (Valle de Los Chillos), en relación con la producción de los cantones vecinos y las áreas noroccidentales y norcentrales del DMQ; y las zonas de servicios desconcentradas en base al Sistema de Centralidades;
- Impulsar la configuración de ejes eco- y agro-turísticos en el noroccidente, norcentro, nororiente y sur del DMQ;
- Fortalecer y cualificar los recorridos articulando los atractivos turísticos del DMQ en el área urbana, tanto de tipo patrimonial como recreacional, e incorporando todos los sectores de la ciudad. Los recorridos deberán incorporar el patrimonio cultural tangible e intangible.

Consolidar el sistema principal de soporte y áreas priorizadas para la ampliación de la cobertura y calidad de los servicios de agua, alcantarillado y saneamiento ambiental con enfoque de equidad social y sustentabilidad ambiental

Las políticas de ordenamiento territorial relacionadas con la cobertura, calidad y sustentabilidad de los sistemas principales de soporte están dirigidas a garantizar el acceso, disponibilidad y calidad de los servicios de agua potable y saneamiento a los ciudadanos del DMQ, alcanzar y mantener la sostenibilidad ambiental de estos servicios con equidad social y garantizar los servicios eficientes y oportunos de recolección de basura en todo el Distrito. En base a ello se plantea:

- La ampliación y consolidación de la cobertura y calidad de los servicios de agua, saneamiento y recolección de basuras en función de criterios de equidad territorial y énfasis en la población de atención prioritaria, que garantice el derecho humano al agua y la accesibilidad a los servicios;
- Guardar coherencia con el modelo territorial explicitado en la clasificación del suelo y con los objetivos generales de frenar el crecimiento y dispersión de la mancha urbana.

Mapa No. 27 SISTEMAS PRINCIPALES DE SOPORTE



Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*

3.3.4 Metas

Acorde a las políticas y programas planteados se definen las siguientes metas al 2022:

- Desarrollo urbano y rural sustentable: Actualización de la normativa de régimen, usos, ocupación del suelo y ambiental; mecanismos de reparto de cargas y beneficios y de participación en la plusvalía normados e implementados, modelo gerencial para la implementación de instrumentos y procedimientos de gestión territorial definidos,

normados e implementados; 90% del suelo urbano ocupado, 10% del área urbana con tratamiento de redesarrollo o renovación con planes y proyectos aprobados y en ejecución;

- Gestión de riesgos: Disponibilidad de una base de datos de desastres del DMQ; zonificación del territorio en base a los niveles de amenaza presentes (riesgo mitigable, no mitigable); Plan de Usos y Ocupación del Suelo actualizado con enfoque de riesgos; normativa municipal de usos, ocupación y construcciones actualizada; protocolos para el control del uso del suelo y de la construcción implementados; programas para la desconcentración territorial y el reforzamiento estructural de equipamientos e infraestructura esenciales definidos, financiados y en ejecución;

- Vivienda: Programas preventivos y coyunturales de relocalización de viviendas en condiciones de riesgo definidos, financiados y en ejecución; construcción de 10.000 viviendas nuevas dirigidas a los sectores de más bajos ingresos; 2.000 viviendas nuevas dirigidas a familias que deben ser relocalizadas; 100 Has de suelo adquiridas y ocupadas en proyectos urbanos integrales; 3.000 unidades de vivienda en áreas patrimoniales habilitadas;

- Productividad: Operación urbanística con regulación y gestión urbanística para normar y equipar el nodo logístico regional e internacional NAIQ-ZEDE-Parque Tecnológico y tres parques industriales; regulación urbanística y gestión interinstitucional con corresponsabilidad público-privada para asegurar la reubicación del 85% de industrias con incompatibilidad de usos en zonas y parques industriales implementados; regulación urbanística y gestión interinstitucional con corresponsabilidad público-privada para generar equipamiento e infraestructura dirigida al fortalecimiento de la economía popular y solidaria; regulación urbanística y gestión interinstitucional con corresponsabilidad público-privada para promover al Distrito como destino turístico sustentable de calidad a nivel nacional e internacional;

- Servicios: Incremento de capacidad de 1.700 litros por segundo en captación conducción y tratamiento para agua potable; 99% de cobertura de servicio de agua potable en el DMQ; 99% de cobertura de servicio de alcantarillado en el DMQ; solucionar 60 puntos críticos de inundaciones en el DMQ; 90% de cobertura de intercepción y tratamiento de aguas residuales en el DMQ; incremento de la cobertura de los servicios de recolección de basura en al menos al 94%; acopio de al menos el 40% del total de toneladas recolectadas por día; e, incremento en el número de toneladas días de RS recuperados y aprovechados, de 180 a 360.

3.4 RED DISTRITAL DE MOVILIDAD, CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD

3.4.1 Modelo territorial

La red de movilidad y transporte se compone de elementos específicos, de relevancia para la escala distrital y regional:

- El Sistema Integrado de Transporte Público reorganizado a partir de la puesta en funcionamiento del primer tramo del Metro Quito como eje central de transporte público;

- El sistema vial principal que articula el territorio distrital y regional intervenido por diversas obras para la adecuación y ampliación;

- Las terminales terrestres interprovinciales y equipamientos de transporte internacional (NAIQ).

3.4.2 Políticas

Se propone construir un nuevo modelo de movilidad, que corrija las tendencias del modelo pre-existente, por su alta dependencia del vehículo liviano, empleando alternativas socialmente más incluyentes, ambiental y energéticamente menos impactantes y económicamente más eficientes.

Desde el ordenamiento territorial, este nuevo modelo de movilidad encuentra su eje estructurante y articulador en dos componentes esenciales del modelo territorial: La restricción del crecimiento urbano horizontal y disperso unido a la compactación y densificación selectiva del área urbana; y, el fortalecimiento del sistema poli-céntrico que acerca los equipamientos y servicios a los lugares de residencia y reduce el número y tiempo de desplazamientos.

Adicionalmente, el nuevo modelo de movilidad debe ser desarrollado sobre la base de una planificación participativa, de ejecución progresiva y socialmente evaluada, en donde la seguridad vial y la calidad ambiental prevalezcan en la toma de decisiones, promueva una nueva cultura ciudadana de respeto entre los usuarios del espacio público, priorice las intervenciones que recuperen la preferencia ciudadana por el transporte colectivo, fomenten la multimodalidad, desestimulen el uso del vehículo particular y contrarresten el uso inequitativo del espacio público.

La modernización del sistema de transporte público mediante el Metro Quito y la reorganización de los sistemas BRT constituyen factores detonantes para diversas centralidades urbanas, al igual que las obras viales previstas para la ampliación de la red vial principal que articularán centralidades en áreas de borde de ciudad y rurales con la ciudad consolidada del valle alto.

Para configurar un territorio distrital accesible y conectado mediante sistemas de movilidad y transporte seguros, eficientes y eficaces se priorizan los siguientes objetivos:

- Puesta en funcionamiento del NAIQ como nodo internacional y nacional de transporte de personas y carga;
- Puesta en funcionamiento del Metro Quito como eje central de transporte público masivo urbano, articulado con el sistema integrado de transporte compuesto por BRT, trole y alimentadores.
- Optimización de la red vial arterial del DMQ, en función de la demanda de conectividad y accesibilidad a escala DMQ, regional y nacional;
- Mejorar las condiciones físicas para la movilidad no motorizada mediante el fortalecimiento del Sistema Distrital de Centralidades, la Red de Espacio Público y la Red Verde Urbana.

Ver anexo:
Mapa No. 4A Sistema integrado de transporte público
Mapa No. 4B Red Vial Principal – Distrito
Mapa No. 4B1 Red vial principal – Ciudad
Mapa No. 4C Red vial – obras prioritarias

Conectividad y accesibilidad regional

El territorio del DMQ en función de su rol como Ciudad-Capital y Distrito-Región y nodo de articulación internacional se integra con la región, el país y el mundo mediante la configuración de una red de movilidad y transporte de personas y carga que se relaciona con la infraestructura requerida para la provisión de bienes y servicios en función de las centralidades de mayor escala, los nodos y áreas de producción y sistemas de comercialización.

La conectividad regional, interurbana y barrial del DMQ se garantizará mediante la atención a las zonas de crecimiento y dotación del área urbana consolidada con vías arteriales, colectoras y locales que favorezcan las prioridades del sistema en cuanto a seguridad vial y transporte colectivo. Para ello se priorizarán intervenciones dirigidas a: optimizar la conectividad de Quito con la región y el país; asegurar los desplazamientos que se realizan en los corredores periféricos Mariscal Sucre y Simón Bolívar, así como en los escalones que cruzan la ciudad de occidente a oriente a lo largo de todo el trazado urbano; resolver las intersecciones ur-

banas con mayor congestión; y, posibilitar los accesos y desplazamientos de los buses en los barrios periféricos.

A mediano y largo plazo, el Sistema Distrital de Transporte Público deberá ser integrado en un Sistema Regional de Transporte Público que deberá articular los medios de transporte colectivo que conectan al territorio del Distrito Metropolitano con los cantones vecinos Este sistema deberá responder a los flujos de bienes y servicios que se generan entre el DMQ y las ciudades mencionadas, y deberá incluir los aspectos de transporte de personas y de carga.

Las terminales terrestres interprovinciales e internacionales, Quitumbe en el sur y Carcelén en el norte, son de vital importancia tanto para el Sistema Metropolitano como para el Sistema Regional de Transporte. Sus condiciones actuales de funcionamiento deberán ser optimizadas, especialmente en términos de conectividad y accesibilidad desde el Metro Quito y el NAIQ. Nuevos centros de logística para el transporte de carga, asociados al NAIQ y a las zonas y parques industriales de escala regional podrán fortalecer la red de movilidad, conectividad y accesibilidad regional, nacional e internacional en lo que respecta al transporte de carga.

Modernización del Sistema de Transporte Público y Metro Quito

Con el objetivo de mejorar la movilidad interna se prevé la ampliación de la infraestructura existente y la consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público. Si bien el énfasis de la nueva estructura territorial promueve la reducción de los desplazamientos largos y con ello una mayor apropiación de territorios locales, es importante reconocer la necesidad de conmutaciones interterritoriales, precisamente para dar coherencia a la interdependencia característica del sistema de centralidades.

El Sistema Integrado de Transporte Público de buena calidad y con integración multimodal requiere del incremento de la oferta, la cobertura territorial y la calidad de todos los servicios de transporte público y comercial, promoviendo paralelamente los modos no motorizados de desplazamiento. El sistema de transporte público deberá ser integrado conceptual, operativa, física y tarifariamente, y deberá estar asentado en los siguientes elementos: (a) poner en operación la primera línea del Metro de Quito, como columna vertebral del sistema a lo largo del eje norte sur de la ciudad; (b) optimizar los corredores exclusivos para servicios tronco-alimentados del Metrobús-Q, incorporando a los valles orientales y las parroquias del norte permitiendo que estos sean remplazados a largo plazo por trenes de cercanía; y, (c) racionalizar el funcionamiento de los buses convencionales.

Movilidad no motorizada

Para impulsar la movilidad sustentable se deberán desarrollar condiciones favorables para el transporte no motorizado. En tal virtud, se priorizarán los modos más vulnerables en la escala de movilidad, es decir, los peatones, ciclistas y afines con especial énfasis en la accesibilidad universal para personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad, articulando la Red de Espacios Públicos y la Red Verde urbana con la Red Metropolitana de Ciclo vías. De esta manera, se deberá asegurar un tránsito seguro para todos los usuarios de las vías, lo que significa que se debe lograr que los desplazamientos se realicen en condiciones de eficiencia, precautelando como valor más alto la seguridad e integridad de las personas, particularmente las más vulnerables en el tránsito.

Accesibilidad universal

En consideración de lo estipulado en la Ley de Discapacidades se enfatizará en el mejoramiento de la accesibilidad a favor de las personas con discapacidad y grupos minoritarios a fin de garantizar los derechos constitucionales y propender hacia la eliminación de las barreras existentes. Acorde a ello, las intervenciones en el sector de la movilidad

y accesibilidad deberán considerar los siguientes objetivos:

- Garantizar la accesibilidad y utilización de bienes y servicios a las personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad;
- Propiciar y controlar que en toda obra pública que se destine a actividades que supongan el acceso de público, se prevean accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad;
- Generar las condiciones de accesibilidad necesarias para las personas con capacidades especiales y grupos minoritarios tanto en el ámbito de la movilidad como en el constructivo;
- Incluir rampas en todos los cruces peatonales que sirvan de acceso para personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad.

3.4.3 Programas

Los programas que implementan las políticas de movilidad y accesibilidad complementan los programas correspondientes a las políticas relacionadas con la transformación de los patrones de crecimiento y ocupación del suelo urbano y con la implementación de una estructura urbana policéntrica. Estos programas prevén lo siguiente:

- Desarrollo del Metro de Quito como elemento fundamental del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Quito de manera integrada con el resto de componentes del Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros;
- Ampliación, operación y optimización de la gestión del Metrobús-Q, basado en corredores tipo BRT;
- Promoción de la movilidad no motorizada mediante: la ampliación de la red de ciclo vías en el urbano consolidado y el establecimiento de rutas de tráfico compartido; incorporación en todos los procesos de rehabilitación urbana facilidades para los desplazamientos peatonales y la convivencia segura de los modos no motorizados con el tráfico vehicular; creación y operación del sistema de bicicletas públicas “biciQ”;y, peatonalización del CHQ en base a una planificación consensuada y de aplicación progresiva;
- Diseño, desarrollo y evaluación de una estrategia para limitar el uso del espacio público como estacionamiento de vehículos, ampliando la oferta de conexiones intermodales con el Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, desarrollando el Sistema de Estacionamientos de Quito mediante la ampliación de la Zona Azul y dotando de estacionamientos de borde y de intercambio modal con el sistema de transporte público;
- Desarrollo de los servicios conexos de la movilidad para la gestión del tráfico vehicular y la integración de los servicios de transporte, lo que incluye la culminación de la construcción e implementación integral de los Terminales Interprovinciales de Quitumbe y Carcelén;
- Desarrollo de nueva infraestructura vial y repotenciación de red principal mediante: la ampliación de la calle Rumihurco y la conexión hacia los barrios Pisulí y Roldós; la implementación de la Ruta Viva como eje estructurante del territorio nororiental del DMQ y de accesibilidad al NAIQ; la implementación de ruta Collas como acceso norte al NAIQ; la implementación de la extensión norte de la Av. Simón Bolívar; la ampliación de la capacidad vial de la Vía Interoceánica y Av. Mariscal Sucre, tramo central de la Vía Troncal Metropolitana en el tramo Av. Gral. Rumiñahui; y, la construcción del cierre norte del anillo periférico Carapungo - El Condado;
- Mantenimiento vial, reformas geométricas y protección de taludes de los ejes viales principales de la ciudad

central y asociadas al programa escuelas y colegios seguros, Marín Trébol, Cumandá Napo, mantener la red vial del DMQ en condiciones operacionales y nivel de servicio adecuados;

- Mejoramiento del acceso del transporte público a los barrios mediante el plan de recuperación y mantenimiento vial de los ejes principales de acceso a los barrios, la instalación de paradas de buses en las rutas de accesos a barrios, y mantener, mejorar y construir las aceras las calles con rutas de transporte público.

3.4.4 Metas

Al 2022 se plantea el cumplimiento de las siguientes metas:

- Parámetros para la priorización, el planeamiento y diseño de intervenciones en los sistemas de movilidad y transporte consensuados entre las dependencias municipales con competencia sectorial sobre el ámbito de movilidad y transporte, y territorio, hábitat y vivienda;
- Actualización de la normativa de régimen de suelo, los planes de uso y ocupación y normas complementarias a fin de asegurar la coordinación entre las dependencias de regulación, gestión y ejecución de los temas de movilidad y accesibilidad, y la coherencia con los planteamientos del nuevo modelo territorial y las políticas correspondientes;
- Instrumentos y mecanismos de gestión territorial normados e implementados, dirigidos a asegurar la generación de suelo para equipamiento e infraestructura pública, lograr el reparto equitativo de cargas y beneficios y permitir la participación en la plusvalía generada por intervenciones públicas;
- Obras ejecutadas y en funcionamiento: Metro de Quito, entre El Labrador y Quitumbe, sirviendo al menos 400 mil viajes diarios; corredores BRT oriental, central y occidental, con sus respectivas subtroncales, así como servicios tronco-alimentados hacia Los Chillos, Tumbaco, Calderón y San Antonio de Pichincha; peso mantenido de los desplazamientos peatonales (13%) y elevación en al menos al 2,5% la contribución de los viajes en bicicleta al total de las etapas de los viajes diarios que se resuelven en el DMQ; peatonalización o pacificación del núcleo central del CHQ y otras áreas de la ciudad; sistema de terminales de buses, estacionamientos de intercambio modal y peajes; zonas de control de estacionamiento tarifado incluyendo las parroquias rurales; 14 proyectos viales considerados en el Plan Vial del DMQ presentado en junio del 2010 y se cuentan con los estudios de ingeniería de los nuevos grandes proyectos viales; accesos a barrios legalizados debidamente pavimentados y señalizados para el ingreso del transporte público;

3.5 FORTALECER EL SISTEMA DISTRITAL DE CENTRALIDADES URBANAS Y RURALES

4.5.1 Modelo territorial

Considerando la escala y localización en el hipercentro, los anillos urbanos medios y perimetrales así como suburbanos, y posibles agrupaciones de complementariedad y sinergia, el Sistema Distrital de Centralidades se estructura de la siguiente manera:

CENTRALIDADES URBANAS

LOCALIZACIÓN \ ESCALA		METROPOLITANA	ZONAL
Agrupación hipercentro	Hipercentro	Centro Histórico- Asam. Nacional La Mariscal-La Carolina	
Agrupación Centro Norte	Anillo urbano Media norte	Parque Mariscal Sucre (ex aeropuerto - El Labrador)	Cotocollao Kennedy
	Anillo urbano Perimetral sur		
Agrupación Centro Sur	Anillo urbano Media sur	Epiclachima o Presidencia de la República	Eloy Alfaro, El Recreo, Villa Flora, Chambacalle, Aucas, Morán Valverde, Solanda, Mayorista
	Anillo perimetral sur		Terminal Quitumbe-Marta Bucaram
Agrupación Valle Norte	Ciudad - Distrito		San Antonio
Agrupación NAIQ-ZEDE	Ciudad - Distrito	Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito- ZEDE	Pifo - Carapungo
Agrupación Tumbaco	Ciudad - Distrito		Centro Comercial Cunbayá
Agrupación Los Chillos	Ciudad - Distrito		San Rafael - Sangolquí

***Ver anexo 2:** Mapa No. 5 Sistema de Centralidades Urbanas*

CENTRALIDADES RURALES AGRUPADAS

AGRUPACIÓN \ ESCALA	METROPOLITANA	ZONAL
NOROCCIDENTE	Gualeo, Pacto	Nanegalito, Nanegal
NORCENTRO	San José de Minas, Perucho Puellaro	Atahualpa, Chabespamba
EQUINOCCIAL	San Antonio Calacalí	Pomasqui
CALDERÓN	Carapungo Calderón	Llano Chico
NORORIENTE	El Quinche, Checa Yaruquí, Guayllabamba Nuevo Aeropuerto	Puembo, Entrada a Puembo Pifo, Tababela
CENTRO	Zambiza	Nayón
CENTRORIENTE	Cumbayá, Tumbaco El Arenal	Primavera, Hacienda Málaga
SURORIENTE	San Rafael - Sangolquí Conocoto Alangasí	Amaguaña, Guangopolo Pintag La Merced
SUROCCIDENTE	Lloa asociada a las centralidades urbanas La Mena y Eloy Alfaro	

***Ver anexo 2:** Mapa No. 5A Sistema de Centralidades Rurales*

3.5.2 Políticas

Determinantes del Sistema de Centralidades

La conformación del Sistema Distrital de Centralidades[43] considera criterios de:

- Concentración de equipamientos, servicios y actividades productivas;
- Accesibilidad por medio de vías y transporte público;
- Distribución y tasas de crecimiento poblacionales.

El Sistema Distrital de Centralidades consiste en una red de componentes jerarquizados y complementarios que establece una jerarquía de centralidades metropolitanas, zonales y sectoriales de acuerdo a factores de localización, escala y cobertura así como de la disponibilidad de suelos de oportunidad para futuros (re-)desarrollos.[44] Las centralidades de diferente escala se complementan mutuamente, cubriendo la demanda de bienes, servicios y empleo de la ciudad, una zona o un sector, delimitado por un radio específico de cobertura y condiciones de accesibilidad.

Las centralidades son, desde un punto de vista socio-cultural, lugares de interacción social, respeto a las diferencias y de generación de conocimiento en los cuales los ciudadanos que las habitan se ven representados, se identifican, y se apropian de ella. Las centralidades están vinculadas, además con usos de mayor actividad, con la presencia de equipamientos y de la dotación de espacio público para su articulación y consolidación.

El Sistema Distrital de Centralidades incorpora centralidades existentes y nuevas, con el objetivo de incentivar la configuración de una estructura urbana poli-céntrica, disminuir la afluencia a las centralidades metropolitanas actuales, asegurar la dotación desconcentrada del territorio con equipamientos mínimos y acercar los servicios sociales, comerciales, recreacionales y culturales a los lugares de residencia y mejorar las condiciones para el desarrollo productivo del Distrito. Esta estructura poli-céntrica encuentra en el Metro Quito el eje conector principal de transporte público masivo y se relaciona especialmente con las estaciones intermodales de transferencia y con los recorridos optimizados del Sistema Integrado de Transporte Público.

En este contexto, y para el cumplimiento de estos objetivos, se plantean las siguientes políticas:

Fortalecer una estructura distrital poli-céntrica mediante la dotación equitativa y universal de servicios sociales e infraestructura básica

La dotación equilibrada del territorio urbano y rural del DMQ con equipamiento social es una condicionante clave para un desarrollo territorial y social equitativo. Con el objetivo de captar efectos de sinergia y desencadenamiento de procesos de desarrollo social, económico y cultural local, se propone realizar la desconcentración, ampliación y adecuación del equipamiento social en función de una nueva estructura policéntrica del DMQ, para lo cual se crea el Sistema Distrital de Centralidades.

Las intervenciones públicas de todos los niveles del Estado dirigidos a la provisión, habilitación, adecuación y ampliación de equipamiento de educación, salud, cultura, seguridad, recreación y deporte, aportarán al fortalecimiento del Sistema Distrital de Centralidades. Las intervenciones que

43 Las centralidades rurales se tratan en la estrategia territorial para el fortalecimiento de la ruralidad en el DMQ.

44 El Sistema Distrital de Centralidades se complementa por centralidades barriales que –por la escala del PMOT- no se consideran en el presente documento. Deberán ser planificadas y gestionadas a escala de zonas administrativas, mediante los instrumentos de planificación de escala zonal (Plan Parcial) y sectorial (Plan Especial), o mediante proyectos urbano-arquitectónicos especiales (lotes > 10.000 m2).

45 Henri Lefebvre, Le droit à la ville, Paris: Anthropos; Ed. du Seuil, Collection "Points" 1968.

buscan desconcentrar y ampliar la oferta de servicios sociales deberán estar articuladas con el mejoramiento del espacio público de permanencia y conexión, del paisaje urbano y de la imagen urbana, y con la recuperación o creación de referentes simbólicos que aporten la identidad local y cohesión social del colectivo urbano.

Las intervenciones para el fortalecimiento de centralidades deberán garantizar la accesibilidad y utilización de bienes y servicios a las personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad.

Fortalecer de centralidades parroquiales en zonas rurales

Se deberá impulsar el fortalecimiento de las centralidades parroquiales como nodos de servicios sociales, comerciales y culturales para el entorno rural a través de la implementación de equipamiento, infraestructura y accesibilidad dirigida a fortalecer encadenamientos productivos rurales. Así mismo, se deberá impulsar la asociación entre ellas o a centralidades mayores como las de la Ciudad-Distrito, con el fin de buscar complementariedades y sinergias con sus vecindades.

Definir criterios para la priorización de intervenciones

Principalmente, las centralidades de la periferia urbana, la mayoría de ellas de escala sectorial; y, las centralidades rurales locales, son aquellas que deberán cumplir, con su consolidación y fortalecimiento, el objetivo de la equidad territorial, sea a través de equipamiento social implantado en cada centralidad o en una centralidad cercana con la que opera en una sinérgica asociación.

La capitalidad de Quito se manifiesta en las centralidades metropolitanas CHQ, La Mariscal y La Carolina, y a futuro en las nuevas centralidades generadas alrededor de equipamiento y servicios gubernamentales y municipales en el Parque Mariscal Sucre, MAE-La Pradera y Epiclachima. Aquí se localiza la mayoría de las funciones simbólicas, de decisión y control del país, y adicionalmente albergan las funciones claves para la innovación y competitividad la economía. Estas centralidades metropolitanas requieren ser mejoradas en su funcionalidad interna mediante el aprovechamiento de reservas de suelo, la relocalización de funciones del gobierno nacional, la consolidación de usos residenciales, la implementación de medidas para cualificar la imagen urbana y el espacio público, y mediante la optimización de la conectividad entre estas y con centralidades de escala inferior.

3.5.3 Programas

A futuro, estas centralidades de diferente escala se verán fortalecidas mediante diversas actuaciones:

- Mejoramiento de la imagen urbana y funcionalidad de las centralidades mediante intervenciones en el espacio público, soterramiento de cables y optimización de redes TIC, localización adecuada de equipamientos sociales y consolidación de usos residenciales;
- Optimización de la conectividad entre las centralidades metropolitanas y entre estas y centralidades de escala inferior, mediante la construcción del Metro Quito y reorganización del Sistema Integrado de Transporte Público;
- Generar normativa para el ordenamiento del espacio público, edificación y mezcla de usos en centralidades nuevas o en procesos de consolidación, bajo criterios de un hábitat seguro y saludable y mediante esquemas de un reparto equitativo de cargas y beneficios;
- Consolidación de centralidades de capitalidad que aglutinan dependencias del gobierno, sedes diplomáticas, administración pública, servicios financieros y comercio de escala nacional y regional completados por espacio público emblemático de permanencia y transición, conside-

rando áreas y nodos de servicios, articuladas mediante el Metro Quito y el Sistema Integrado de Transporte:

- La Carolina con la plataforma gubernamental financiera (Amazonas/Japón) y productiva (MAE-La Pradera);
- Epiclachima-Presidencia de la República con la centralidad Solanda-Redesarrollo Mercado Mayorista;
- Parque Mariscal Sucre con equipamiento metropolitano de servicios, cultural y recreativo, Centro de Convenciones;
- La revitalización de la Asamblea Nacional y su entorno;
- Centro Cultural Metropolitano del Sur Quitumbe, que complementa la centralidad Quitumbe.

- Centralidades productivas de escala internacional, nacional y regional, existentes y nuevas, estratégicas para el fortalecimiento de encadenamientos productivos internacionales y regionales, que incorporen en consideración de criterios de compatibilidad, la mezcla con usos residenciales, equipamiento y comercio así como espacio público de permanencia y transición:

  - Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito con la Zona Especial de Desarrollo Económico (NAIQ-ZEDE) en Tababela, articulado con zonas industriales y de logística en Pifo;
  - Central de Abastos Mejía en reemplazo del Mercado Mayorista Solanda. Este proyecto se concibe como equipamiento de escala regional que articula el clúster agro-productivo de la Sierra Centro con la comercialización y procesamiento de alimentos para el DMQ.

- Consolidación de centralidades sectoriales identificadas, normadas y gestionadas en función de las demandas y potencialidades de los barrios y sectores atendidos a fin de asegurar la dotación descentralizada de equipamiento e infraestructura social mínima:

  - Equipamiento, espacio público y sistema de movilidad y conectividad habilitado y equipado acorde a las demandas de la población y las potencialidades del territorio;
  - Nuevo equipamiento educativo de escala zonal (Unidades educativas, colegios réplica) en los sectores de mayor demanda (Calderón, Turubamba) en función del modelo de gestión territorializado basado en Distritos y Circuitos educativos;
  - Nuevo equipamiento de salud de escala zonal en los sectores de mayor demanda (Calderón, Nueva Aurora, Tumbaco, Conocoto, San Antonio);
  - Nuevo equipamiento de desarrollo comunitario, de seguridad, recreativo y cultural de escala sectorial con espacio público de permanencia y transición, en función del Sistema de Centralidades a escala sectorial y barrial, incluyendo el Centro Cultural Amaguaña y usos complementarios como nueva centralidad rural de mayor escala;
  - Equipamiento de desarrollo productivo nuevo o ampliado a escala sectorial con espacio público de permanencia y transición, en función de la demanda del sector de la economía popular y solidaria, en las zonas de mayor presencia (Plataformas de procesamiento y comercialización);

- La utilización de la propiedad del IESS para provisiones de vivienda y equipamientos, que a la vez que estructuran funcionalmente el DMQ desconcentrando servicios (dos hospitales), satisfacen importantes demandas de servicios y vivienda;
- La revitalización urbana de sectores importantes de la ciudad: Santa Prisca, eje la Villa Flora –La Magdalena; La Delicia;
- Definición e implementación de instrumentos y mecanismos de planeamiento territorial y gestión

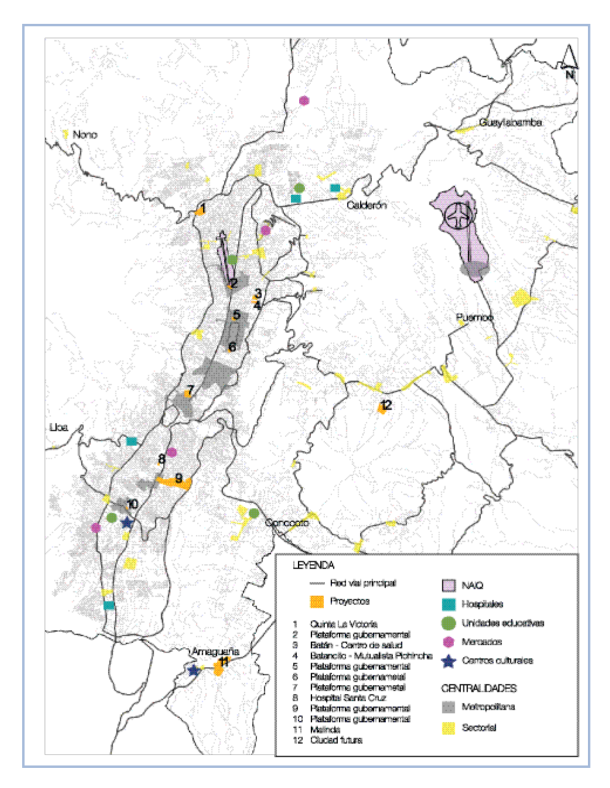
intersectorial que coordinan la provisión y habilitación de áreas y centralidades sectoriales de servicios, productivos, culturales y recreativos;

- Implementación de mecanismos de actuación pública intersectorial dirigidos a: facilitar el análisis territorial y asesorar en la priorización de intervenciones; desarrollar la normativa urbanística; y, facilitar el diseño de anteproyectos para la provisión, habilitación, y ampliación del equipamiento y servicios básicos y sociales;
- Redistribución y redefinición de densidades de ocupación de suelo urbano en función de la estructura policéntrica, para orientar e incentivar la consolidación, compactación y densificación del suelo urbano servido;
- Consolidación de centralidades rurales en asociación, identificadas, normadas y gestionadas en función de las demandas y potencialidades de las cabeceras parroquiales y áreas rurales atendidas.

3.5.4 Metas

- Estudios y propuestas estratégicas que articula aspectos urbanísticos con criterios de mercado inmobiliario para el fortalecimiento de la red de centralidades interconectadas y complementarias disponibles y posicionadas como referentes para la localización de nuevos equipamientos y la adecuación de equipamientos existentes, la priorización y el diseño de intervenciones en espacio público y movilidad;
- Regulaciones normativas y operaciones urbanísticas aprobadas y en ejecución bajo esquemas de corresponsabilidad público-privada para cinco centralidades metropolitanas, zonales y sectoriales nuevas y por consolidar (3 plataformas gubernamentales, Parque Mariscal Sucre, Centro Cultural Quitumbe);
- Equipamientos de escala metropolitana y zonal construidos y aportando a la consolidación de centralidades nuevas y existentes (hospitales Calderón, Carapungo, La Mena, Guamaní; Unidades Educativas Carapungo, Benalcázar 2; Sucre; Universidad Central del Sur; Mercado Comité del Pueblo, Ofelia 2, Chiriyaku, Marta Bucarám, Centro Cultural Amaguaña);
- Ejecución de proyectos inmobiliarios con el IESS en función del redesarrollo de suelo urbano subutilizado y densificación, consolidación y fortalecimiento de usos residenciales en centralidades y generación de espacio público.

Mapa No. 34 EQUIPAMIENTOS Y PROYECTOS INMOBILIARIOS DE SOPORTE PARA EL FORTALECIMIENTO DE CENTRALIDADES



Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*

3.6 RED DISTRITAL DE ESPACIOS PÚBLICOS Y ÁREAS VERDES

3.6.1 Modelo territorial

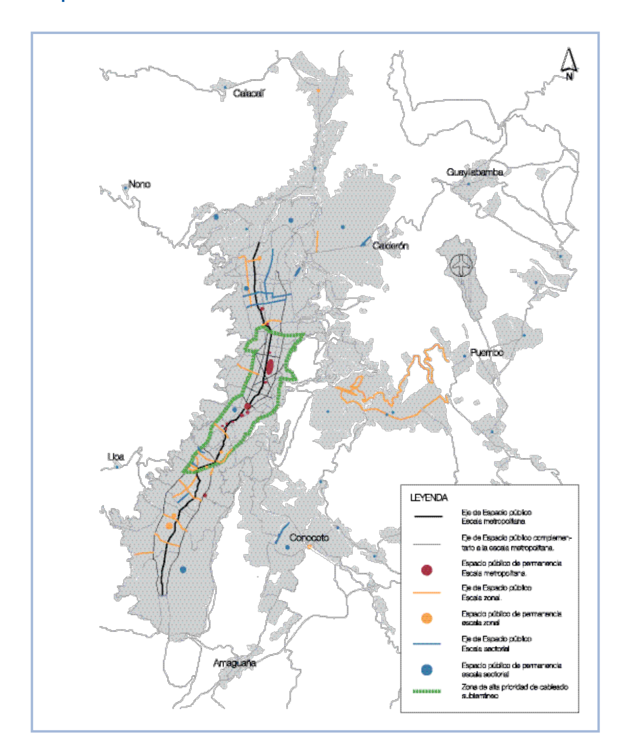
Red Distrital de Espacio Público

La Red Distrital de Espacio Público se configura con los siguientes componentes:

Escala metropolitana/ESPACIO PUBLICO EMBLEMATICO:

- Eje metropolitano longitudinal N-S de espacio público emblemático conformado por la Av. Teniente Hugo Ortiz, Alonso de Angulo, El Recreo-Av. Pedro Vicente Maldonado, Av. Guayaquil,-10 de Agosto, Av. Amazonas, Av. La Prensa;
- Ejes longitudinales complementarios de espacio público de escala ciudad: Avenidas Mariscal-Sucre-Sur, América, 10 de Agosto, Pedro Vicente Maldonado, 6 de Diciembre;
- Cinco ejes metropolitanos transversales E-OE de espacio público de escala metropolitana conformados por las Avenidas Naciones Unidas, Colón, República, Eloy Alfaro entre 10 de Agosto y Portugal, La Patria-Pérez Guerrero, Rodrigo de Chávez;
- Espacio público de permanencia de escala metropolitana: espacio asociado a las plataformas gubernamentales (Epiclachima, producción, financiera, tecnológica); plazoletas emblemáticas del CHQ (Plaza de la independencia, Plaza de San Francisco, Plaza Santo Domingo, Plaza del Teatro); espacio público Asamblea Nacional; y, espacio público del Centro de Convenciones Mariscal Sucre;
- Parques emblemáticos de escala metropolitana: Alameda, Ejido, La Carolina.
- Espacio público NAIQ-ZEDE.

Mapa No. 35 RED DE ESPACIO PÚBLICO



Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*

Escala zonal / ESPACIO PUBLICO DE CIUDAD:

- Ejes de espacio público de escala zonal conformados por las Avenidas Machala, Lizardo Ruiz, Av. Luis Vaccari, Mariana de Jesús, 24 de Mayo, Alonso de Angulo-La Michelena-Redondel Atahualpa, Cardenal de la Torre, Napo-Pedro-Vicente-Maldonado (hasta MIC-Chimbacalle)-Villaflora-La Magdalena, Calle J, Ajaví-Balzar, Morán Valverde, Cóndor Ñan, La Ecuatoriana-Emilio Uzcátegui, Lucía Albán-Escalón 3, Isaac Albéniz-Zamora entre el cruce Inca-6 de Diciembre y La Prensa;

- Espacio público de permanencia de escala zonal: Plazoletas Cotocollao, Estación Chimbacalle, plazoleta CC El Recreo, eje Villa Flora-La Magdalena, plazoleta Administración Zonal Eloy Alfaro, Rumichaca-Estadio Aucas, Bandas de Equipamiento Ciudad Quitumbe;
- Redondel San Antonio-Mitad del Mundo, CC Cumbayá-Paseo San Francisco/Bypass hasta los rieles, San Rafael/El Triangulo.

Escala sectorial y barrial / ESPACIO PUBLICO DE CERCANIA:

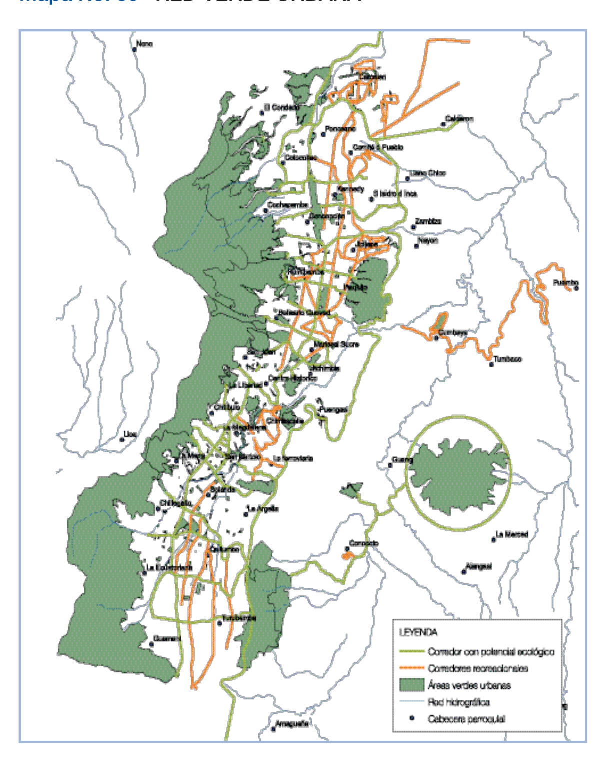
- Ejes de espacio público de escala sectorial: Av. Carapungo, La Florida-Cap. Ramón Borja, Carlos V-Alfonso Yépez-Los Pinos, De los Libertadores, Antonio Jaramillo, Juan Alemán, Real Audiencia, Av. Lola Quintana-Conocoto;
- Espacio público de permanencia: Parque Calderón, Parque Dinosaurio / Espacio Público Hospital, Parque Carcelén, Mercado Pisullí-Roldos, parque Rumihurco, San Carlos / Parque Ingles, acceso y mercado Comité del Pueblo, Plaza Hospital Militar / Museo de Arte Moderno, Beaterio-Complejo El Nacional, Parque Conocoto-Mercado-Parque La Moya, Tumbaco-Hacienda Málaga, Tumbaco-El Arenal (Mercado);
- Espacio público de permanencia y transición en los barrios periféricos de las laderas orientales y occidentales de la ciudad, en el marco del mejoramiento integral de barrios;
- Espacio público rural: Parques de las cabeceras parroquiales.

Red Verde Urbana

Esta red comprende el establecimiento de dos entramados: con **potencial ecológico** y recreativo-ornamental. Los corredores urbanos con potencial ecológico están compuestos por los siguientes elementos:

- Las áreas naturales remanentes de conservación (zonas boscosas en laderas, quebradas abiertas, cursos de agua, parques metropolitanos);
- Los espacios verdes con potencial ecológico, que básicamente son aquellos parques construidos que, por sus dimensiones, pueden ser intervenidos en base a criterios de reforestación de alta densidad con especies nativas de gran tamaño;
- Los corredores de conectividad entre las áreas de conservación/con potencial ecológico serán principalmente las redes de quebradas ubicadas al interior de la trama urbana con sus retiros (franjas de protección), los parques lineales y los parques resultantes del relleno de quebradas.

Mapa No. 36 **RED VERDE URBANA**



Fuente: STHV-MDMQ, 2011.

Sin embargo, en vista de la distribución espacial intermitente de estos elementos en la trama urbana, en ocasiones será necesario servirse de elementos de la red recreativa (parques, parterres, avenidas arboladas) a fin dar la continuidad necesaria para favorecer los procesos ecológicos.

Los corredores urbanos **recreativos**, se conforman por:

- Las áreas verdes no naturales (parques, jardines, taludes, espacios deportivos, educativos y remanentes verdes de la geometría vial urbana) que no tienen valor ecológico intrínseco;
- Las vías principales, avenidas y calles arborizadas o arborizables, como elementos estructurales principales en el contexto urbano.

Para cada uno de los corredores se establecerán definiciones conceptuales, parámetros de diseño en función de los lugares de ubicación y de las características naturales y funcionales de los mismos. También deberán definirse los instrumentos de gestión que garanticen sus sustentabilidad.

3.6.2 Políticas

Configurar una Red de Espacio Público de calida y acceso universal

El DMQ en sus áreas urbanas requiere de una red de espacio público que garantice el acceso universal con especial énfasis en la inclusión de personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad. La estrategia de espacio público adopta el derecho constitucional "al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural"[46]. Igualmente, se recogen los planteamientos del PMD que son el del garantizar el acceso universal al espacio público, potencializar su carácter socio cultural y ambiental al permitir la construcción de identidad, participación y corresponsabilidad ciudadana, y configurarse como el soporte material de las relaciones y prácticas sociales. Para el cumplimiento de esta política se plantean los siguientes objetivos:

- Concebir el espacio público como sistema compuesto por espacios de permanencia –plazas, plazoletas- y de transición –vías, andenes, caminería, escalinatas, puentes-, lo que obliga a ampliar la noción de los sistemas viales más allá de sus funciones de movilidad y tráfico, e incorporar las fachadas y cubiertas de los edificios que lo enmarcan en la planificación y diseño del mismo;
- Concebir el espacio público como sistema de nodos y conexiones en red, con énfasis en criterios de escala, continuidad y conectividad, para aprovechar su capacidad de estructurar el territorio y de soportar modalidades de movilidad no motorizada;
- Reconocer la función simbólica del espacio público en los procesos de consolidación de la identidad local y del sentido de pertenencia de los usuarios;
- Priorizar las intervenciones en el espacio público de centralidades, garantizando la accesibilidad universal.

Configurar la Red Verde Urbana como sistema de áreas verdes interconectadas con funciones recreacionales y ecológicas

La estructuración de la Red Verde Urbana propone consolidar un modelo de desarrollo integral urbano-ecológico a través de relacionar e intercalar espacios urbanos con espacios naturales utilizando los recursos geográficos, ecológicos y paisajísticos existentes: montaña, rio, quebrada y espacio público (recuperado). Esta interrelación permitirá articular la riqueza natural del DMQ con la trama urbana. Desde el punto de vista urbanístico se pretende también crear una percepción de transversabilidad en el espacio urbano de Quito a través de la conexión de los bosques ubicados en los costados oriental y occidental de la ciudad así como brindar una alternativa de movilidad a la fauna aviaria remanente.

46 Constitución de la República del Ecuador, artículo 31.

De esta manera, la red verde urbana, a la vez que conserva las unidades ecológicas (hábitats) que aún se mantienen y reduce los impactos ambientales negativos sobre los hábitats adyacentes al suelo urbano/urbanizable (disrupción, fragmentación) genera un tejido de espacios verdes interconectados sobre el suelo urbano, facilitando la movilidad de la fauna sensible a la fragmentación de su hábitat.

4.6.3 Programas

Las intervenciones correspondientes en la provisión, habilitación y adecuación del espacio público deberán aportar a:

- Mejorar la legibilidad y funcionalidad de espacios que conectan equipamientos y servicios generadores de centralidad;
- Generar referentes físico-espaciales para el desarrollo del sentido de identidad local de los habitantes y usuarios y para el contenido simbólico del encuentro entre la ciudadanía y sus gobernantes;
- Conectar las centralidades con los componentes de la Red Verde Urbana (RVU) y de los Corredores Ecológicos Distritales (CED);
- Conectar los equipamientos de escala metropolitana, zonal y sectorial con las centralidades;
- Considerar criterios de seguridad ciudadana y accesibilidad universal en el diseño, especialmente relacionados con facilidades de acceso, control visual, iluminación, circulación y enmarcación con usos mixtos que aseguren la presencia de "fachadas con ojos" y "vigilantes naturales";[47]
- Fortalecer la funcionalidad de las vías como espacio público, y no solamente concebidas y construidas como infraestructura de movilidad. Al respecto, se reivindica la importancia de una jerarquización clara de la red vial que permite canalizar los flujos vehiculares, asignar funciones específicas a las vías arteriales, colectoras y locales, y determinar parámetros de diseño correspondientes, diferenciando perfiles, dimensionamiento, vegetación y arborización, en aras de facilitar los flujos vehiculares, proteger al peatón y ciclista, y permitir el uso de la red vial como espacio de permanencia;
- Incorporar los programas de soterramiento y ordenamiento del cableado de servicios eléctricos y de telecomunicaciones, que es un complemento a la construcción de la calidad del espacio público, mejorando el paisaje y aportando a la seguridad.

4.6.4 Metas

Al 2022 se espera disponer de una Red de Espacio Público habilitada y equipada que aporta de manera estratégica al rol del DMQ como Ciudad-Capital y Distrito-Región, a la dotación equitativa y equilibrada de equipamientos y servicios, y al desarrollo urbano y rural sustentable, de la siguiente manera:

- Regulación de estándares mínimos funcionales y formales para la localización, dimensionamiento, articulación, provisión, habilitación y equipamiento del espacio público, difundida entre actores públicos, privados y comunitarios que lo generan y mantienen;
- Implementación de un modelo de gestión municipal eficiente y eficaz para la gestión territorial de las intervenciones públicas en el espacio público, y para la coordinación de las dependencias municipales que planifican, diseñan, financian, ejecutan, operan y mantienen las intervenciones en espacio público y áreas verdes;
- Ejecución de intervenciones emblemáticas para la dotación de vialidad, espacio público y áreas verdes de escala metropolitana, zonal, sectorial y barrial en función del sistema de centralidades, que otorgue color y vida a la ciudad a través de la implantación de flora decorativa, mobiliario urbano e iluminación adecuada;
- Revitalización del Panecillo con sitios de observación para convertirlo en un atractivo turístico principal, facilitando la accesibilidad universal;
- Revitalización de las quebradas de la ciudad para convertirlos en atractivos turísticos; con tratamiento de las aguas y sus cauces, con zonas de esparcimiento.

47 Este es un concepto planteado por Jane Jacobs en "The Death and Life of Great American Cities", de 1961, libro reconocido por sus principios de revitalización del espcio público y la ciudad.

4 INSTRUMENTOS Y PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El COOTAD en el artículo 297 plantea la necesidad de diseñar y adoptar mediante el PMOT los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio. De acuerdo a ello, se definen objetivos y políticas y se plantean estrategias para la implementación de las OPERACIONES ESTRATEGICAS previstas este Plan.

4.1 MARCO LEGAL Y CONCEPTUAL

En el Ecuador se cuenta ya con un nuevo marco legal nacional, basado en la Constitución de la República del Ecuador, el COOTAD y el COPFP que para efectos de la política de gestión de suelo, contiene los siguientes elementos determinantes:

- Establece un régimen de competencias entre los niveles territoriales. En este contexto, el DMQ tiene un alto nivel de autonomía;
- Establece las reglas de operación del proceso de descentralización y asignación de funciones;
- Establece modelos de gestión estatal para definir procesos de gestión a nivel urbano;
- Define con claridad los conceptos del espacio público y espacio privado, base de cualquier intervención sobre el suelo;
- Define el régimen tributario e impositivo, identificando las competencias del municipio y la forma de aplicación de los principales tributos. La articulación entre los procesos de valoración del suelo, catastro, cobro de tributos y ordenamiento territorial juega un rol estratégico para la consecución de los objetivos de desarrollo territorial;
- Introduce la noción de plusvalía dentro del ordenamiento jurídico, concepto base para la redistribución de rentas dentro del territorio.

Además, la Constitución del Ecuador plantea una serie de garantías, facultades y prohibiciones relevantes para el ordenamiento y gestión territorial relacionadas con los derechos: a la ciudad, a un hábitat seguro y saludable, a una vivienda adecuada y digna, y al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos. A la vez ratifica el derecho a la propiedad en todas sus formas[48], pero plantea su función social y ambiental. La Constitución, además, posibilita "expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro, de acuerdo con la ley" y prohíbe expresamente[49] "la obtención de beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo, en particular por el cambio de uso, de rústico a urbano o de público a privado".

La Constitución contiene determinaciones relacionadas con el suelo, desde la perspectiva asociada a la ruralidad y su manejo[50], así como desde el ordenamiento territorial, el tema urbano y ambiental[51], y asigna a los gobiernos municipales la competencia exclusiva de planificar y controlar el uso y ocupación de suelo en el cantón[52]. Desde hace varios años el DMQ cuenta con reglamentos sobre la gestión del territorio a partir de los cuales se ha logrado implementar algunos procesos de planeamiento territorial que incluyen espacios de discusión y concertación entre

48 Artículo 66 y 323.
49 Artículo 376.
50 Artículos 409 y 410.
51 Artículo 415.
52 Artículo 264

diferentes actores. El nuevo marco legal nacional permite consolidar esta visión de un planeamiento territorial participativo con procedimientos transparentes, equitativos e institucionalizados, que asegure una real representatividad de la comunidad.

El Régimen del Suelo Urbano[53] del DMQ establece los derechos y deberes asociados al suelo y las bases de un sistema de gestión de suelo de la siguiente manera:

- Define las categorías de clasificación del suelo, en función de su aprovechamiento: urbano y de de expansión urbana, y rural;
- Establece el régimen para la redistribución de rentas urbanas mediante participación en las plusvalías y reparto equitativo de cargas y beneficios, de acuerdo con el COOTAD;
- Establece el régimen de derechos y deberes para los propietarios de acuerdo al tipo de suelo;
- Define reglas de juego para la participación democrática en el ordenamiento, incluyendo instrumentos tales como el cabildo, la consulta y la acción popular;
- Define mecanismos de gestión de suelo: Áreas de promoción, Unidad de actuación, Zonas de regulación especial;
- Identifica sujetos y modalidades de gestión: Empresa de suelo y vivienda, mancomunidades, consorcios territoriales;
- Define sistemas de actuación sobre el territorio y el suelo: Compensación, cooperación y cogestión, negociación de mutuo acuerdo, expropiación y reestructuración parcelaria;
- Define las categorías de usos del suelo y normatividad general aplicable en la ciudad.

La gestión territorial en el DMQ

De acuerdo al marco legal local y la práctica institucional desarrollada por la administración municipal, el planeamiento y la gestión territorial abarcan las actuaciones emprendidas por el municipio para implementar los objetivos del desarrollo y ordenamiento territorial, tanto mediante la generación de normativa como a través de intervenciones proactivas de adquisición de suelo y ejecución de obras.

El DMQ ha logrado grandes avances en la implementación de un sistema jerárquico de planes estratégicos y normativas que cubren todas las escalas del territorio: Distrito; zonas administrativas; sectores con requerimientos específicos; y, predios. En este sistema de normativa urbano-territorial “en cascada” se integran planes maestros de carácter sectorial, normas complementarias y reglamentos específicos.

La aplicación del régimen de suelo debe enfrentar el desafío de cumplir los “principios del desarrollo urbano social, económico y ambientalmente sostenible”, e incidir fuertemente en las problemáticas más importantes del ordenamiento territorial y desarrollo urbano de Quito. La práctica institucional del planeamiento y la gestión territorial en el DMQ debe generar de manera proactiva las condiciones necesarias para la implementación de la normativa urbana.

En este contexto se evidencian las siguientes condiciones:

- Existen instrumentos de planeamiento definidos en el régimen del suelo implementados mediante procedimientos institucionalizados en sistemas web, establecidos como instrumentos de política pública por los entes legislativos y ejecutivos de la administración municipal y asimilados por los actores del sector privado;

53 Ordenanza Metropolitana No. 0172. Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito.

- Es necesario mejorar el modelo de asignación de norma urbana que genera coherencia entre la clasificación y los usos del suelo, a fin de desincentivar la especulación con el suelo, la –en parte altísima- subdivisión predial y procesos anticipados de aumento de valor de suelo y de consolidación;
- Se requiere mejorar el conocimiento de las condiciones sociales y económicas de la oferta y demanda en la asignación de normativa urbana para fortalecer el rol del Estado como regulador y redistribuidor de los beneficios, incidir en la producción de suelo para sistemas públicos, urbanismo y vivienda popular, combatir la irregularidad y mejorar las posibilidades de absorción de la normativa creada por los agentes privados del desarrollo urbano;
- Es necesario revertir la noción del desarrollo urbano en forma de procesos individualizados de lote a lote y enfatizar en la gestión de proyectos integrales de desarrollo urbano, para contrarrestar la creciente tendencia del sector privado de realizar proyectos urbanos mediante la figura de propiedad horizontal que privatiza áreas comunales sin aportar a la construcción de ciudad equitativa;
- Es indispensable regular la gestión territorial a fin de: aclarar los derechos y deberes asociados al suelo, su clasificación y la norma asignada; promover la participación pública en los beneficios privados generados por las actuaciones públicas sobre el territorio (normativa, obras); mejorar el aprovechamiento de las fuentes de financiamiento del desarrollo urbano (contribución por mejoras, participación en la plusvalía); y, fomentar la producción de suelo público (reparto de cargas y beneficios, redistribución parcelaria);
- La generación de normativa urbana debe incorporar los aspectos de gestión e implementación posterior de la norma creada, por tanto, debe plantear planes coordinados de intervención sectorial (agua, saneamiento, energía, movilidad) para las dependencias municipales competentes y articularlos con las actuaciones esperadas del sector privado.

El suelo y los derechos y deberes asociados al mismo

El suelo como factor determinante del mejoramiento de la calidad de vida y en la gestión pública, y como bien económico se caracteriza por propiedades específicas resumidas a continuación:

- Sus condiciones de localización, acceso, producción de rentas tienen efectos y externalidades sobre el funcionamiento del territorio así como sobre la redistribución social y la gestión pública;
- Tiene el carácter de no reproducible y por tanto un comportamiento económico diferenciado;
- Se relaciona con las condiciones naturales y propias del territorio, que definen las condiciones de base para el desarrollo de las actividades humanas;
- Es un espacio complejo donde interactúan los sistemas biofísico, social, económico, cultural y político, conectados a los sistemas urbanos;
- Es la base para los sistemas productivos de una región, especialmente los del sector primario y secundario, y para los bienes y servicios ambientales.

Las relaciones entre territorio, base natural y actividades productivas se traducen en relaciones de tipo jurídico que determinan por un lado los usos y actividades que los agentes despliegan sobre cada espacio, y por el otro lado regulan las formas de posesión/dominio sobre las cosas y los derechos que de ello se derivan para apropiarse de los beneficios de las actividades en dichos espacios utilizados.

Estas relaciones dependen en primer lugar de los derechos asociados a: el subsuelo, el suelo, y el vuelo. Cada uno de estos componentes cuenta con atributos propios los cuales se interrelacionan de acuerdo con los modos

de tenencia o posesión del suelo y generan un valor de uso de acuerdo con el aprovechamiento o vuelo/subsuelo. De aquí que el sistema de relaciones es dinámico dependiendo del uso, destino, actividad o función social, del modo de tenencia o posesión, del valor real y efectivo del producto elaborado con trabajo y capital, valor de uso y valor de intercambio, y de la forma espacial.

En ese sentido, la política de gestión de suelo, que estará dirigida a hacer valer la función social y ambiental del suelo, y la prevalencia del bien común sobre el interés particular, se relaciona con decisiones sobre:

- La apropiación o tenencia del suelo (Público o privado);
- La creación del suelo en términos de normativa de uso y ocupación;
- La calificación del suelo en términos de decisiones de uso;
- El régimen jurídico público-privado que determina los derechos y deberes así como las reglas de juego para el uso, la adquisición, la ocupación y administración del mismo;
- Los recursos económicos, institucionales (capacidad y habilidad), legales, para el logro de los anteriores.

En consideración de las características del suelo como factor determinante del mejoramiento de la calidad de vida y en la gestión pública, y a partir de su carácter no reproducible, la política distrital de suelo hará valer la prohibición de obtener beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo o modificaciones de la normativa correspondiente.

Además, esta política reconocerá los deberes y derechos diferenciados asociados a las diferentes dimensiones del suelo, que son: el subsuelo, de propiedad del nivel nacional; el suelo, de propiedad garantizada constitucionalmente y condicionada a su función social y ambiental; y, el vuelo o aprovechamiento como resultado de la asignación de los usos del suelo por la colectividad asociados a derechos y deberes respecto a la apropiación de los beneficios generados.

4.2 POLÍTICAS DE GESTIÓN TERRITORIAL

4.2.1. Objetivos

La propuesta de gestión territorial y de suelo para el DMQ intervendrá en las siguientes temáticas:

- **Implementar el derecho a la ciudad** soportado en la gestión democrática, la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y el ejercicio pleno de la ciudadanía;
- **Configurar un hábitat seguro y saludable**, y asegurar el acceso universal a una vivienda adecuada y digna, con independencia de la situación social y económica;
- **Provisionar, habilitar y mantener el espacio público** y áreas verdes con adecuadas dimensiones, localización y accesibilidad en función del derecho constitucional “al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos”;
- **Conservar y recuperar un ambiente sano, seguro y sustentable** que garantiza el acceso equitativo, permanente y de calidad al agua, aire y suelo, y a los beneficios de los recursos del subsuelo y del patrimonio natural;
- **Proteger y promover el patrimonio cultural** tangible e intangible.

La propuesta de gestión territorial y de suelo para el DMQ es la base para la puesta en marcha de una política pública que permita definir unas reglas de juego acerca de

la forma e instrumentos mediante los cuales será posible hacer realidad las propuestas de derecho a la ciudad y los derechos consagrados en la Constitución de la República, logrando que la propiedad se ajuste a su función social y ambiental. Esta propuesta también plantea la forma en que se financiará la producción de los bienes públicos de la ciudad, y se orientará al mercado inmobiliario para el logro de las metas, políticas y planes desarrollados dentro de la función constitucional del DMQ sobre el uso del suelo. Se propone intervenir sobre tres componentes:

- *El territorio*, como espacialidad, principalmente el espacio urbano, el cual es objeto de los procesos de planificación;
- *El suelo* bien sea urbano, de expansión, rural, o de protección es visto en términos de mercado, para lo cual la gestión urbanística busca interpretar e intervenir en su comportamiento, oferta y demanda, ya que este es un insumo en la construcción del espacio urbano y a su vez constituye un recurso escaso;
- *La propiedad*, como soporte del establecimiento y fuente de derechos y obligaciones, que en términos de los principios del interés general y de la función social y ecológica, deben ser confrontados permanentemente.

La gestión, definida como "las acciones y procedimientos que posibilitan el logro de una meta o fin", se ha constituido en una de las prioridades desde el punto de vista del desarrollo institucional, como condición para implementar el régimen del desarrollo, y hacer efectivos los derechos y garantías constitucionales. La gestión en el territorio requiere del desarrollo de una amplia gama de mecanismos de actuación que le permitan intervenir sobre esa realidad con acciones de tipo técnico, institucional, financiero, político, entre otros.

En base a lo anterior, la política de gestión territorial debe estar orientada a cumplir los siguientes objetivos específicos:

- Generar mecanismos que desincentiven la expansión no controlada y la presión sobre áreas de alto valor ambiental, promoviendo la ocupación racional del suelo y la optimización del uso de reservas de suelo en zonas servidas;
- Preservar áreas verdes en suelo urbano que cumplen funciones climatológicas así como suelos de vocación agrícola y protección ecológica;
- Generar mayor equidad territorial mediante la redistribución de rentas del suelo en el DMQ y mediante un reparto equitativo de las cargas y los beneficios del desarrollo urbano;
- Consolidar la densidad residencial en las centralidades urbanas y promover la mezcla de usos;
- Desarrollar los instrumentos que permitan la generación de suelo para los proyectos estratégicos distritales;
- Apoyar en los procesos de regularización de barrios resolviendo sus situaciones de tenencia de tierra y considerando su afectación por condiciones de riesgo;
- Lograr una gestión eficiente y preventiva de riesgos;
- Construir el régimen de derechos y deberes asociados a la propiedad, de acuerdo con las categorías de planeación asignadas que apliquen el principio de función social y ecológica;
- Generar las condiciones instrumentales, institucionales, técnicas y financiera que permitan volver realidad las propuestas del PMOT y que faciliten la actuación conjunta de las dependencias públicas y de actores privados;

- Pasar del sistema "predio a predio" a un sistema de desarrollo basado en actuaciones integrales sobre el territorio.
- Incorporar la gestión del suelo como parte de la agenda pública del DMQ y de la gestión de las entidades distritales;
- Introducir a los propietarios de tierra en una cultura del ordenamiento territorial y orientar el mercado inmobiliario en función del planeamiento territorial con objetivos de sustentabilidad social, económica y ambiental;
- Desalentar la especulación con el suelo, evitar que áreas rurales de borde se conviertan en objeto de especulación; y capturar las plusvalías que genera el desarrollo territorial.
- Optimizar la recuperación de las inversiones públicas urbanas en infraestructuras y equipamientos y lograr la participación en la plusvalía generada por la normativa urbanística.

4.2.2. Principios

La política distrital de gestión de suelo plantea los siguientes principios:

- Los instrumentos de gestión no son un fin en sí mismos. Son el medio para el desarrollo de las políticas del ordenamiento territorial. Por tanto, la formulación de instrumentos deberá ser específica y concreta para cada tipo de situaciones que se pretenden promover o corregir;
- Los instrumentos de gestión de suelo no actúan por sí solos, sino que requieren estar articulados bajo una POLITICA DE GESTION TERRITORIAL, por tanto, requieren de una lectura amplia del entorno económico, fiscal, político, normativo, de la práctica y cultura urbanística del DMQ para generar las articulaciones que permitan potenciar el rol de dichos instrumentos;
- Deben reconocer las condiciones del mercado y generar condiciones propicias para la inversión en términos de intervenir sobre las condiciones para aumentar la disponibilidad de bienes y servicios y aumentar la oferta de servicios ambientales;
- El suelo cumple adicionalmente un papel central para la financiación del desarrollo urbano y el logro de la equidad. La redistribución de rentas urbanas a partir de la comprensión del mercado inmobiliario es la base para la operación de los instrumentos de manera que, sin afectar las condiciones de mercado, permita al Estado el logro de sus objetivos, el control de la especulación y el financiamiento de los objetivos y proyectos del Plan;
- La intervención del Estado sobre el suelo es requisito indispensable para garantizar la función social y ecológica de la propiedad y garantizar la prevalencia del interés general;
- El fortalecimiento del ordenamiento territorial como base de la gestión pública y privada sobre el territorio, debe ser construida sobre acuerdos con participación ciudadana para el logro de pactos colectivos;
- El reparto de las cargas y los beneficios del desarrollo urbano es la base para garantizar la equidad entre los propietarios y entre éstos y el Estado y base del financiamiento del desarrollo urbano;
- El reconocimiento al valor económico de las decisiones normativas y de ordenamiento, así como de la ejecución de obras públicas en la creación de rentas urbanas, implica una mirada desde la gestión a las decisiones de ordenamiento y específicas de norma urbana;
- La prevalencia de proyectos integrales de alto impacto estratégico, debe primar sobre actuaciones individuales predio a predio;

- La profundización en la articulación y coordinación de la acción sectorial pública es requisito fundamental para mejorar la eficiencia de las actuaciones sobre el territorio y el mejor manejo de las finanzas públicas;
- La creación de mercado inmobiliario y presencia de promotores y gestores inmobiliarios a partir de la oferta de suelo urbanizado y demanda organizada, desarrollando modelos inmobiliarios que permitan el acceso más democrático a la construcción de espacio urbano;
- La democratización de los procesos de gestión del territorio y la información son factores determinantes en la gestión de suelo;
- La coordinación de los entes públicos, privados y comunidades alrededor de proyectos integrales de alto impacto constituye el mejor mecanismo para armonizar y optimizar los procesos de gestión.

4.3 ESTRATEGIAS DE GESTIÓN TERRITORIAL

La estrategia de gestión territorial para el DMQ identifica las líneas principales de acción para adelantar una política pública de gestión de suelo que tenga un alto impacto sobre las tendencias y propuestas de transformación identificadas en este PMOT:

- Consolidar los instrumentos de planeamiento definidos en el régimen del suelo como instrumentos de política pública, como sistema referencial de planeamiento y gestión del territorio para los sectores movilidad y ambiente;
- Generar instrumentos e intervenciones que permiten incidir en la producción del urbanismo y de la vivienda popular, y reducir los altos índices de irregularidad;
- Determinar los tratamientos pertinentes para el desarrollo urbano en forma de procesos individualizados de lote a lote;
- Determinar los tratamientos urbanísticos y escala pertinentes para la gestión de proyectos integrales de desarrollo urbano;
- Establecer mecanismos e instrumentos dirigidos a satisfacer necesidades colectivas mediante la provisión de espacio público, áreas verdes, equipamiento, vialidad y transporte, y a aprovechar las posibilidades que brinda la integración de intervenciones privadas en planes integrales de mayor escala;
- Potenciar la implementación de los proyectos municipales de vivienda dirigidos a construir ciudad buscando escalas y localizaciones adecuadas a los objetivos del desarrollo urbano;
- Impulsar la participación pública en los beneficios privados generados por las actuaciones públicas sobre el territorio (normativa, obras), aprovechamiento de las opciones para el financiamiento del desarrollo urbano (contribución por mejoras, participación en la plusvalía) y para la producción de suelo público (reparto de cargas y beneficios, redistribución parcelaria) previstas por la ley nacional y local;
- Desarrollar las propuestas urbanísticas en diálogo con las variables económicas del mercado inmobiliario y estimación de los impactos en este generados por la normativa propuesta, considerar las posibilidades de absorción de la normativa creada por los agentes privados del desarrollo urbano y los provechos para el reparto equitativo de cargas y beneficios entre privados y entre lo público y lo privado;

- Institucionalizar espacios para la discusión, aplicación y donde sea posible la gestión de los instrumentos de planeación y gestión de suelo, que cuenten con el debido proceso e información a los ciudadanos, para adelantar cualquier tipo de iniciativa.

Acorde a lo enunciado se plantea la formulación e implementación de una política distrital de gestión territorial y de suelo soportada en el reparto equitativo de las cargas y beneficios del desarrollo territorial como soporte a las decisiones y actuaciones previstas en este plan.

La siguiente matriz resume las estrategias de gestión territorial propuestas para cada política de ordenamiento territorial.

POLÍTICAS	PROPUESTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	ESTRATEGIAS
Adecuar el marco normativo de ordenamiento de ordenamiento territorial para la implementación de un sistema de reparto de cargas y beneficios en el DMQ.	Decisiones de clasifcación del suelo, tratamientos, usos, concebidos desde criterios de gestión urbana	Formular y adoptar una política distrital de gestión territorial y de suelo, que modifique y desarrolle el Régimen de Suelo y lo articule con el PMOT.
	Políticas, objetivos y estrategias de gestión territorial y de suelo	Adecuar el PUOS y demás instrumentos de planeación, involucrando los instrumentos y estrategias de gestión.
Transformar a la norma urbanística y a las decisiones de uso y aprovechamiento del suelo y a las actuaciones sobre el territorio en instrumentos que contribuyan al financiemiento del desarrollo territorial y la redistribución de rentas urbanas mediante la participación en las rentas generadas por la acción pública.	Identificación de principios e instrumentos de gestión de suelo	Diseñar y construir un sistema técnico integrado de identificación, captación y redistribución de rentas asociadas al suelo desarrollo territorial y urbano.
		Diseñar y construir un sistema técnico integrado de identificación, captación y redistribución de rentas asociadas al suelo desarrollo territorial y urbano.
Fortalecer la capacidad de gestión pública y la gestión pública-privada para formular y desarrollar una política de gestión territorial y de suelo basada en la coordinación y complementariedad.	Actuaciones urbanas integrales	Incorporar la variable de gestión de suelo a las políticas programas y proyectos.
		Alianzas público-privadas y sistemas de incentivos
	Definición de competencias por programas y proyectos	Programa de formación y capacitación en gestión territorial y de suelo
		Fortalecer los sistemas de información, registro inmobiliario y catastro como soporte a la puesta en marcha de la política.

De manera específica se propone para los objetivos de ordenamiento los siguientes instrumentos de gestión territorial:

OBJETIVO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL
Consolidar el Sistema Distrital de Corredores Ecológicos en función de la estructura ambiental nacional	Instrumentos de gestión territorial y de suelo para la contención de la expansión sobre áreas ambientales y para la adquisición vía reparto de cargas y beneficios
Avanzar hacia un desarrollo urbano y rural sustentable que reduce los impactos ambientales de los proceos urbanos	Aplicar instrumentos de gestión de suelo para la contención del crecimiento
Generar un hábitat urbano seguro y saludable	Generación de incentivos de la transformación de estructuras hacia condiciones de seguridad y prevención de riesgos
Promover, incentivar y direccionar el uso y la ocupación del suelo urbano y rural con criterio de sustentabilidad ambiental, social y económica	Generación de instrumentos de gestión territorial y de suelo para intensifiicar el uso en el suelo urbano, asumiendo aportes para espacio público, vías y equipamientos
	Asignación de derechos y deberes para cada tratamiento en cuanto reparto de cargas y beneficios entre propietarios del suelo y el DMQ y entre propietarios
Generar las condiciones territoriales requeridas para la dotación de hogares priorizados, con vivienda sana y saludable	Calificación de suelo para vivienda de bajos ingresos en los instrumentos de planeación complementarios del PMOT
	Generación de oferta de suelo de bajo costo u obtenido mediante reparto de cargas y beneficios o plusvalías y Zonas de Desarrollo Prioritario (COOTAD, artículo 508)
Conservar, proteger, recuperar y utilizar el patrimonio cultural edificado y los espacios físicos de manifestación del patrimonio cultural intangible	Aplicar instrumentos e incentivos económicos, normativos para la recuperación, revitalización y conservación de áreas y edificaciones patrimoniales
Generar condiciones territoriales para un desarrollo productivo urbano y rural equilibrado y acorde a las potencialidades del territorio	Desarrolo de incentivos para el mantenimiento del uso del suelo rural
Consolidación de la red de servicios básicos con criterio de equidad y sustentabilidad, procurando reducir los impactos ambientales de los procesos urbanos del DMQ en su territorio inmediato y su entorno regional	Articulación de los planes de expansión y renovación de redes de acuerdo al modelo de ordenamiento territorial, contribuyendo a la compactación de la ciudad
Configurar un territorio distrital-urbano y rural-accesible e interconectado mediante sistemas de movilidad y transporte, sustentables, seguros, eficientes y eficaces, que considere las interdependencias territoriales con los cantones vecinos y la región	Articulación de los planes de expansión y renovación de redes de acuerdo al modelo de ordenamiento territorial, contribuyendo a la compactación de la ciudad
	Aplicación de contribución de mejoras para proyectos de la red vial y desarrollo de instrumentos dentro de los instrumentos complementarios de planeación para la obtención de suelo
Consolidar una estructura poli-céntrica urbana y rural para: potenciar las funciones de capitalidad, mejorar el acceso a equipamientos, servicios, generar espacios públicos de calidad y optimizar encadenamientos productivos en el Distrito	Generación de oferta de suelo a través de actuaciones urbanas integrales para nuevas centralidades e incentivos para la desconcentración de equipamiento
	Generación de instrumentos para la generación de espacio público en área de centralidades
Asegurar la dotación equilibrada y el acceso universal a espacios públicos y áreas verdes para la interacción y convivencia ciudadana	Ajuste a los procesos de gestión urbana con el fin de garantizar que toda actuación contribuya a la generación de los sistemas públicos y de la red verde del DMQ



ORDENANZA

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

Que, el Concejo Metropolitano de Quito, mediante Ordenanza No. 023, publicada en el Registro Oficial No. 332 de 10 de agosto de 2006, aprobó la actualización del Plan General de Desarrollo Territorial;

Que, el numeral 1 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador establece como competencia exclusiva del Gobierno Autónomo Metropolitano, dentro de su jurisdicción, la de "formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, (…) con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.";

Que, el artículo 296 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: "El ordenamiento territorial comprende un conjunto de políticas democráticas y participativas de los gobiernos autónomos descentralizados que permiten su apropiado desarrollo territorial, así como una concepción de la planificación con autonomía para la gestión territorial, que parte de lo local a lo regional en la interacción de planes que posibiliten la construcción de un proyecto nacional, basado en el reconocimiento y la valoración de la diversidad cultural y la proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales, proponiendo un nivel adecuado de bienestar a la población en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones";

Que, los artículos 43 y 44 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas establecen los objetivos, definiciones y disposiciones generales que contendrán los planes de ordenamiento territorial de los gobiernos autónomos descentralizados;

Que, el último inciso del artículo 295 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en concordancia con los literales e) de los artículos 57 y 87 del mismo cuerpo normativo, prescribe que es competencia del Concejo Metropolitano de Quito el aprobar y expedir, mediante Ordenanza, el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial;

Que, el 14 de diciembre de 2011, el Consejo Metropolitano de Planificación, de conformidad con lo establecido en el artículo 300 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, emitió su resolución favorable sobre las prioridades estratégicas de desarrollo contenidas en el Plan Metropolitano de Desarrollo y el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito; y,

Que, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en coordinación con la Secretaría General de Planificación, ha recopilado las observaciones y sugerencias efectuadas por diferentes sectores de la ciudadanía, Juntas Parroquiales e instituciones académicas, en múltiples actividades de participación ciudadana a través de mesas de socialización.

ORDENANZA METROPOLITANA No. 171

En ejercicio de la atribución que le confiere los artículos 57 letra a), 87 letra a), 295 y 467 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, y 47 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.

EXPIDE:

LA ORDENANZA QUE APRUEBA EL PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PMOT) DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo Único.- Se aprueba y expide el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT), como instrumento de desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito, agregado como anexo a la presente Ordenanza.

El Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial se enmarca en los siguientes contenidos:

1. **Definición.-** El PMOT es el instrumento de la planificación del desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito, que tiene por objeto ordenar, compatibilizar y armonizar las decisiones del Plan Metropolitano de Desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito, respecto de los asentamientos humanos, las actividades económico–productivas y el manejo de los recursos naturales en función de las cualidades territoriales.

2. **Objetivos.-** El PMOT procura el mejoramiento de la calidad de vida de la población a través del planeamiento y la gestión territorial coordinada con otros niveles de gobierno, la sustentabilidad del patrimonio natural, la regulación y gestión de un desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro, el mejoramiento de la movilidad, conectividad y accesibilidad, la dotación equilibrada de equipamientos y servicios y la dotación y mejoramiento del espacio público y áreas verdes.

3. **Ámbito de Aplicación.-** La presente Ordenanza tiene vigencia en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito. El desarrollo físico y la utilización del suelo se regirán por los lineamientos y disposiciones previstos en este Plan y en los demás instrumentos que lo desarrollan y complementan.

4. **Contenido.-** El PMOT se estructura a través de:
    a. El Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos;
    b. La Estructura de Desarrollo Urbano-Rural;
    c. La Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad;
    d. El Sistema Distrital de Centralidades Urbanas y Rurales;
    e. La Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes; y,
    f. Los Instrumentos y Procedimientos de gestión para el Ordenamiento Territorial.

5. **Instrumentos de Acción.-** Son instrumentos de acción:

5.1. Sin perjuicio de la aplicación del contenido descriptivo y memoria técnica del PMOT, constituyen instrumentos principales los siguientes mapas:

a) Áreas de Protección y Corredores Ecológicos, PMOT1 (Anexo 1);
b) Clasificación General del Suelo, PMOT2 (Anexo 2);
c) Sistema de Áreas Patrimoniales, PMOT3 (Anexo 3);
d) Área de Promoción Patrimonial, PMOT 3a (Anexo 4);
e) Sistema Integrado de Transporte Público, PMOT4A (Anexo 5);
f) Red Vial Principal, PMOT4B (Anexo 6);
g) Red Vial Principal PMOT4B1 (Anexo 7);
h) Red Vial de Obras Prioritarias, PMOT4C (Anexo 8);
i) Centralidades Urbanas, PMOT5 (Anexo 9); y,
j) Centralidades Rurales, PMOT5A (Anexo 10).

5.2. Forma parte del PMOT, el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (Anexo 11).

5.3. Constituyen instrumentos complementarios:

a) Las normas de carácter administrativo contenidas en el ordenamiento jurídico metropolitano; y,
b) Las reglas técnicas incorporadas al ordenamiento jurídico metropolitano, incluidas las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.

6. **Declaración de interés público o social.-** Se declaran de interés público o social, todas las actividades y operaciones de ordenamiento, planificación y gestión del territorio previstas en el PMOT. Las actuaciones públicas y privadas sobre el territorio metropolitano o de incidencia directa en el mismo deberán sujetarse a las determinaciones del PMOT y de sus instrumentos de acción principales y complementarios, y serán fiscalizadas y supervisadas por las respectivas autoridades municipales.

7. **Vigencia.-** El PMOT entrará en vigencia a partir de la publicación de la presente ordenanza, hasta el año 2022.

8. **Evaluación.-** La evaluación del PMOT será continua y permanente por parte de todas las entidades de la administración municipal. Para el efecto anualmente la Dirección Metropolitana de Planificación Territorial procesará las observaciones institucionales y /o ciudadanas relacionadas con la aplicación y ejecución del Plan, las mismas que serán recopiladas, sistematizadas y puestas en conocimiento del Alcalde o Alcaldesa Metropolitano y el Concejo Metropolitano para la toma de las decisiones correspondientes.

9. **Revisión.-** El PMOT podrá ser revisado en sus contenidos y en los resultados de su gestión, de conformidad con lo previsto en el artículo 48 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.

10. **Seguimiento y evaluación.-** La Secretaría General de Planificación realizará un monitoreo periódico de las metas propuestas y evaluará su cumplimiento para establecer los correctivos o modificaciones que se requieran. Los informes de seguimiento y evaluación serán puestos en conocimiento del Consejo Metropolitano de Planificación.

11. **Interpretación y aplicación.-** El Concejo Metropolitano tendrá la potestad privativa y exclusiva para interpretar las disposiciones contenidas en el PMOT, para lo cual contará con el sustento de las documentaciones originales del Plan y el informe de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.

Disposición Transitoria.- Mientras se emiten los estudios definitivos del Sistema Integrado de Transporte Público, y los mismos sean aprobados por el órgano competente, el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial se aplicará de manera parcial en lo que respecta a dicho sistema.

Disposiciones Derogatorias.-

1. Deróguese la ordenanza No. 0023, publicada en el Registro Oficial No. 332 de 10 de agosto del 2006 que contiene el Plan General de Desarrollo Territorial.

2. Deróguense todas las Ordenanzas y Reglamentos que se opongan a la presente Ordenanza.

Disposición Final.- Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, el 22 de diciembre de 2011.

Sr. Jorge Albán
PRIMER VICEPRESIDENTE DEL
CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Abg. Patricia Andrade Baroj
SECRETARIA GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO DE
QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito encargado, certifica que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de 19 y 22 de diciembre del año dos mil once.- Quito,

Abg. José Luis Arcos Aldás
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

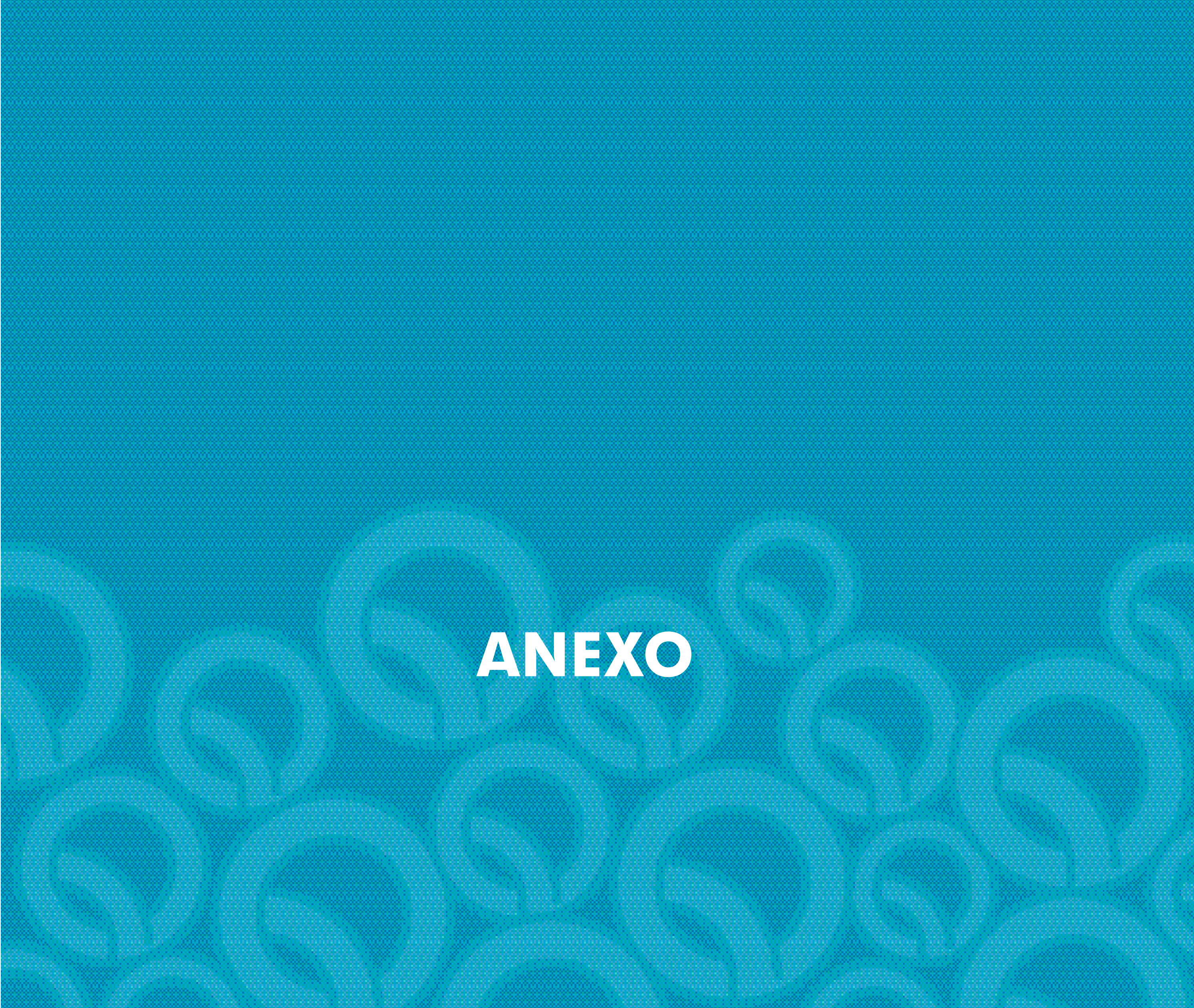
EJECÚTESE:

Dr. Augusto Barrera Guarderas
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

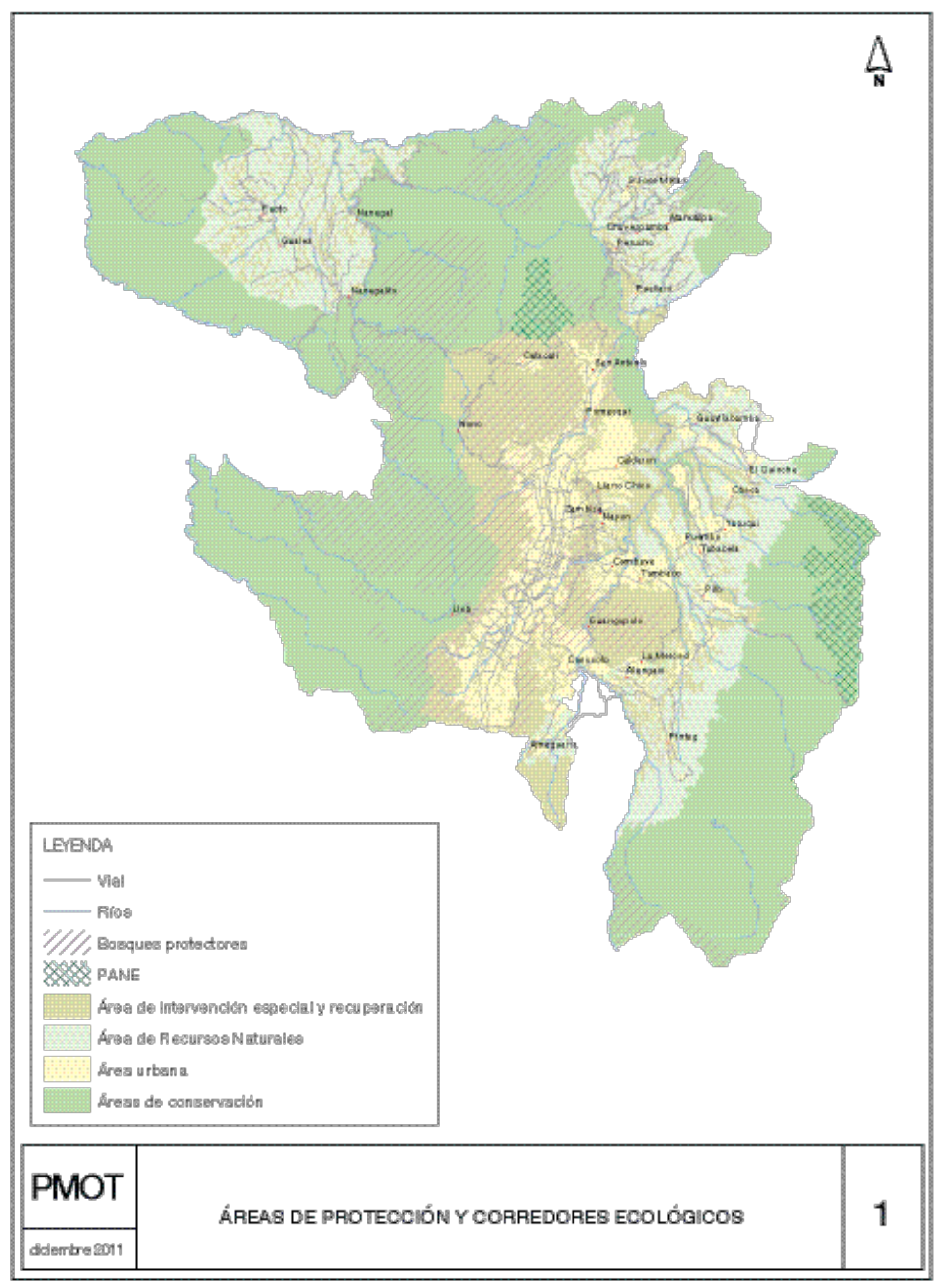
CERTIFICO, que la presente Ordenanza fue sancionada por el Dr. Augusto Barrera Guarderas, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el Distrito Metropolitano de Quito,

Abg. José Luis Arcos Aldás
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

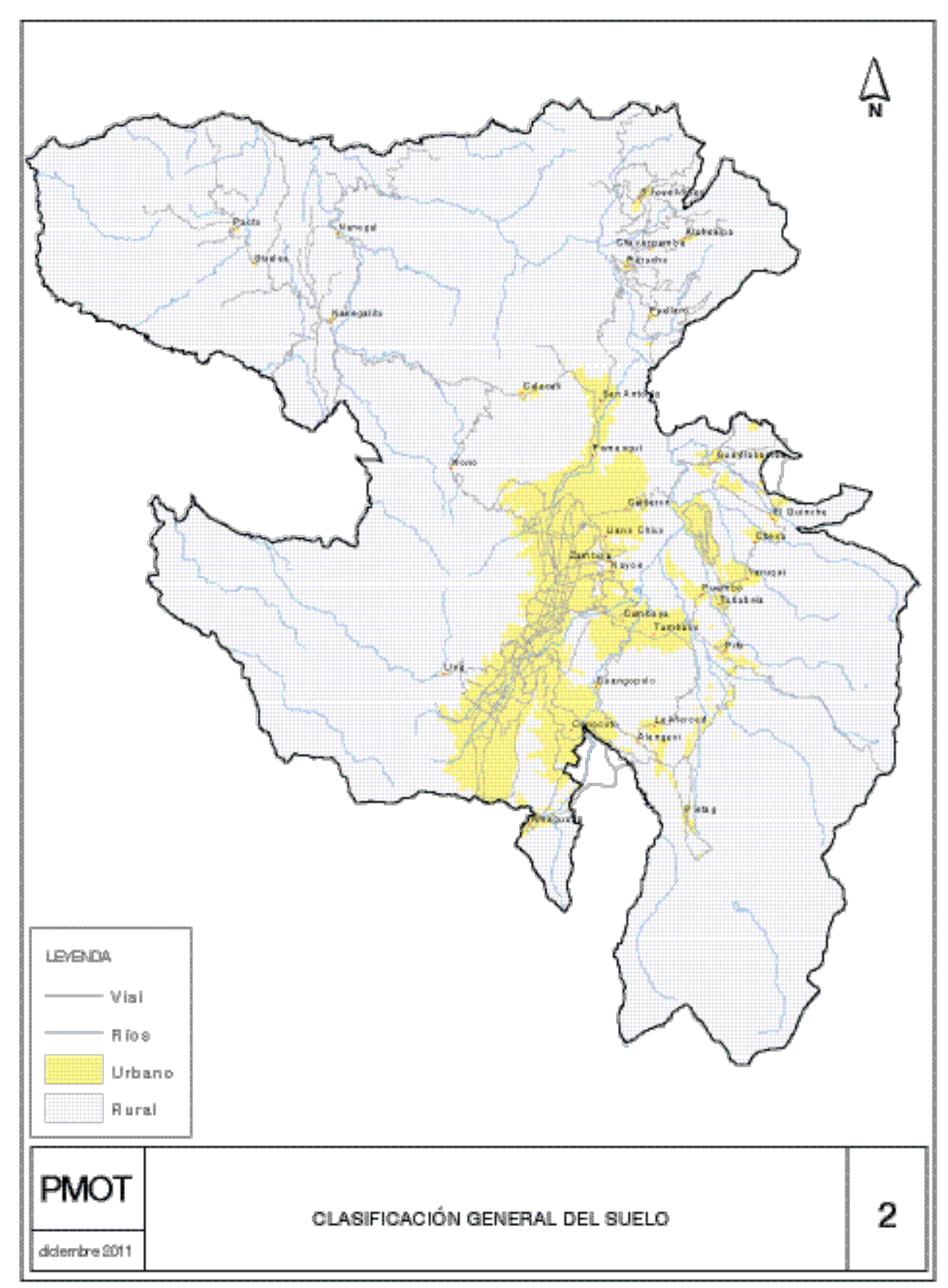
DXAC



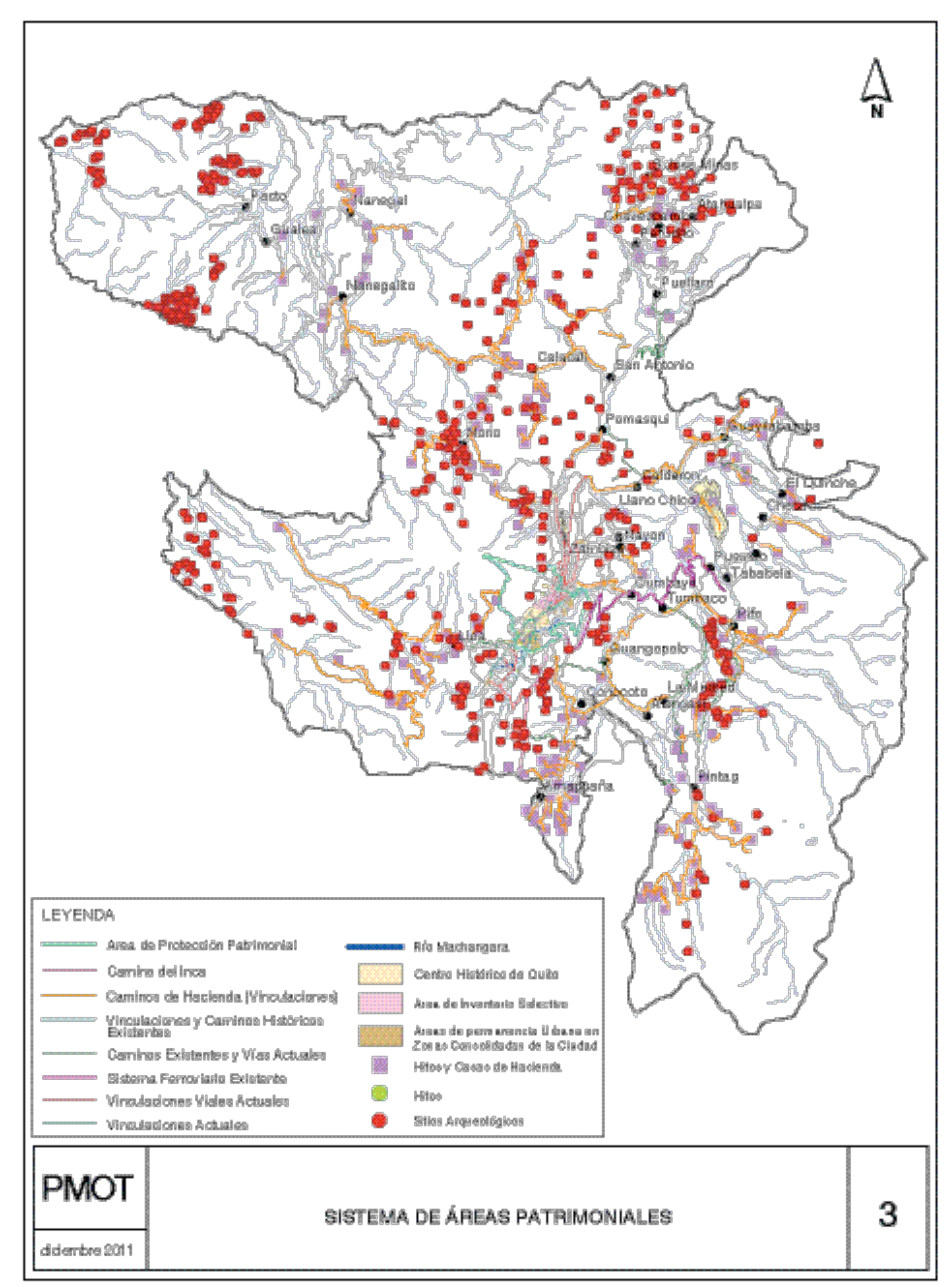
ANEXO



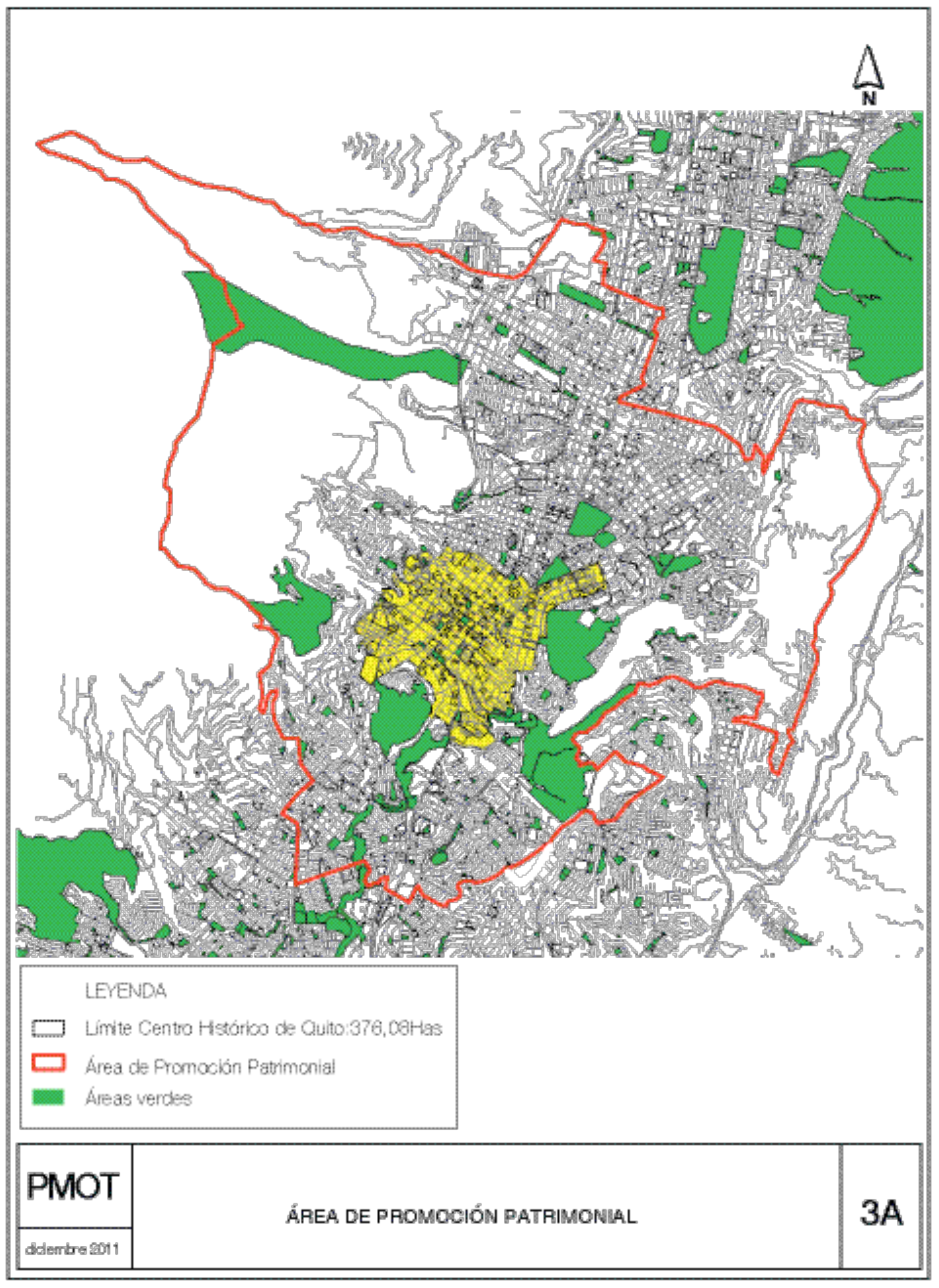
Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*



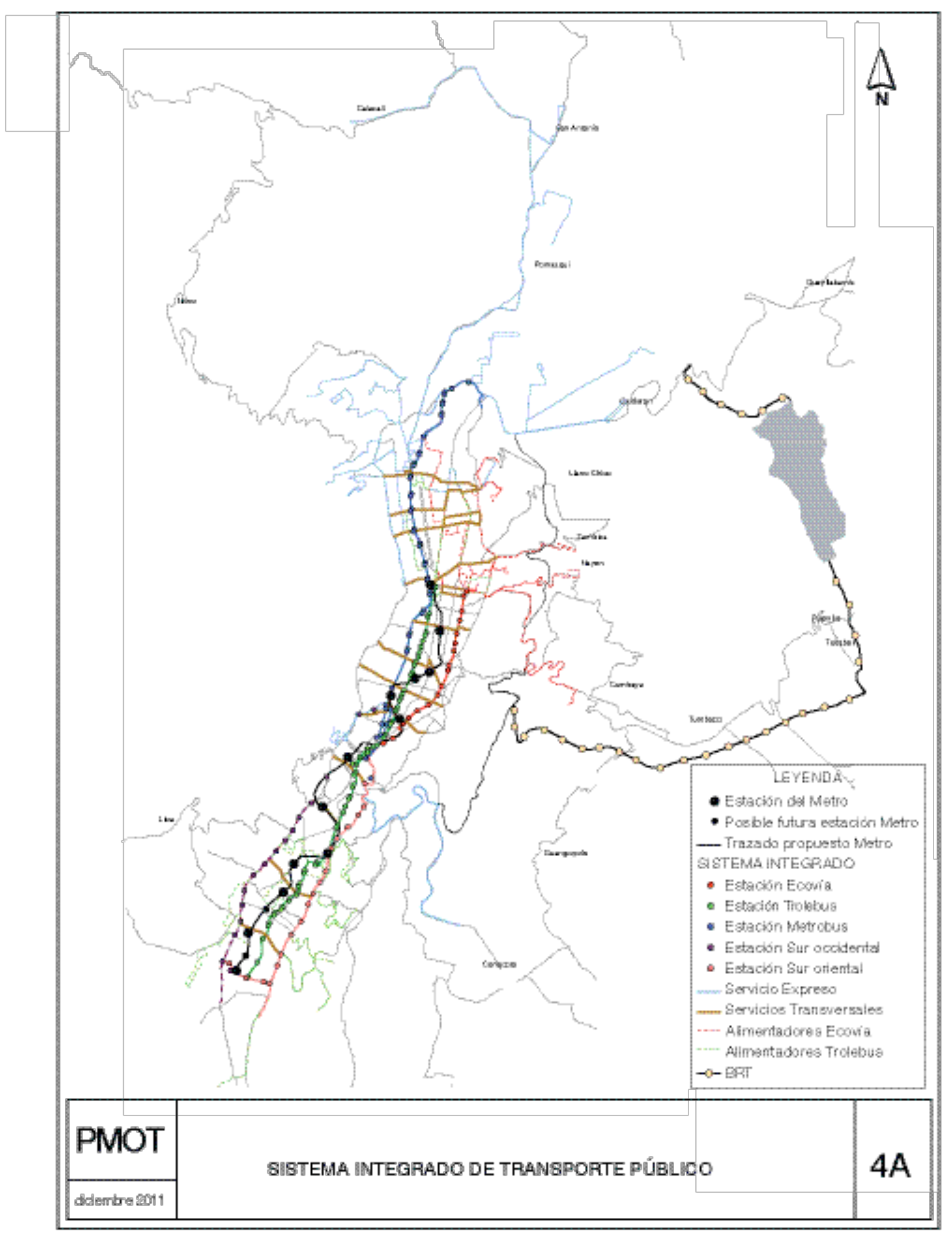
Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*



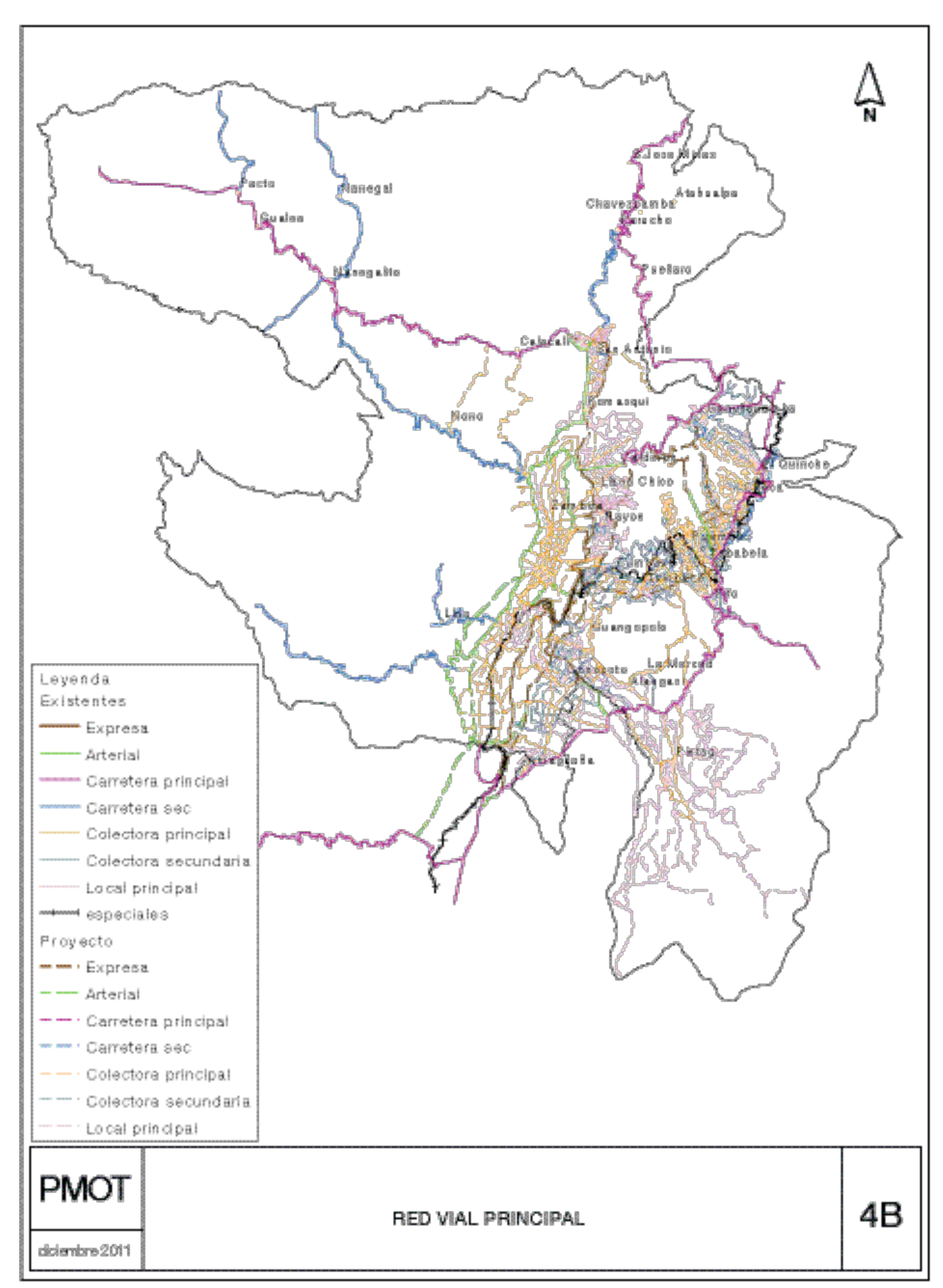
Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*



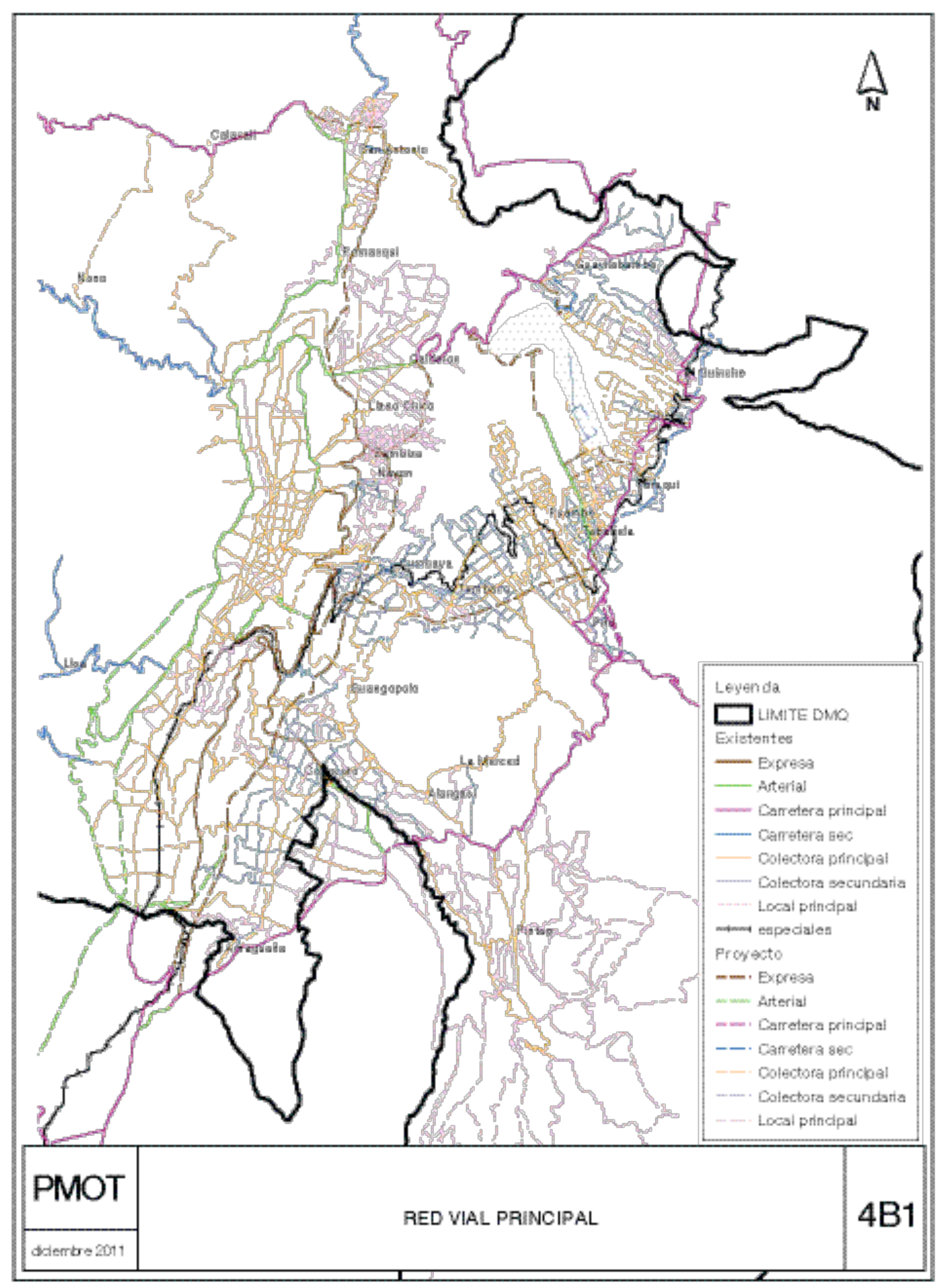
Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*



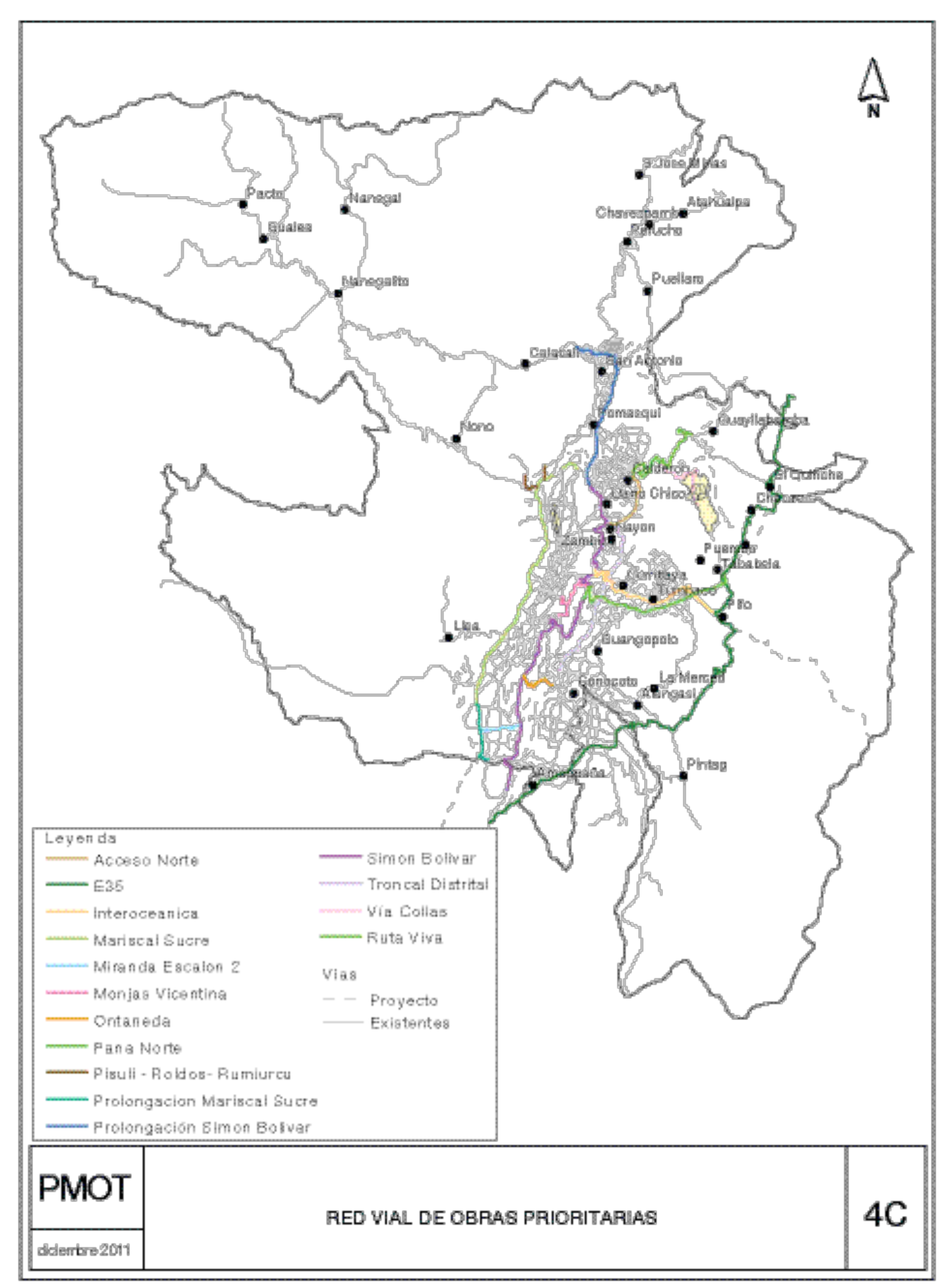
Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*



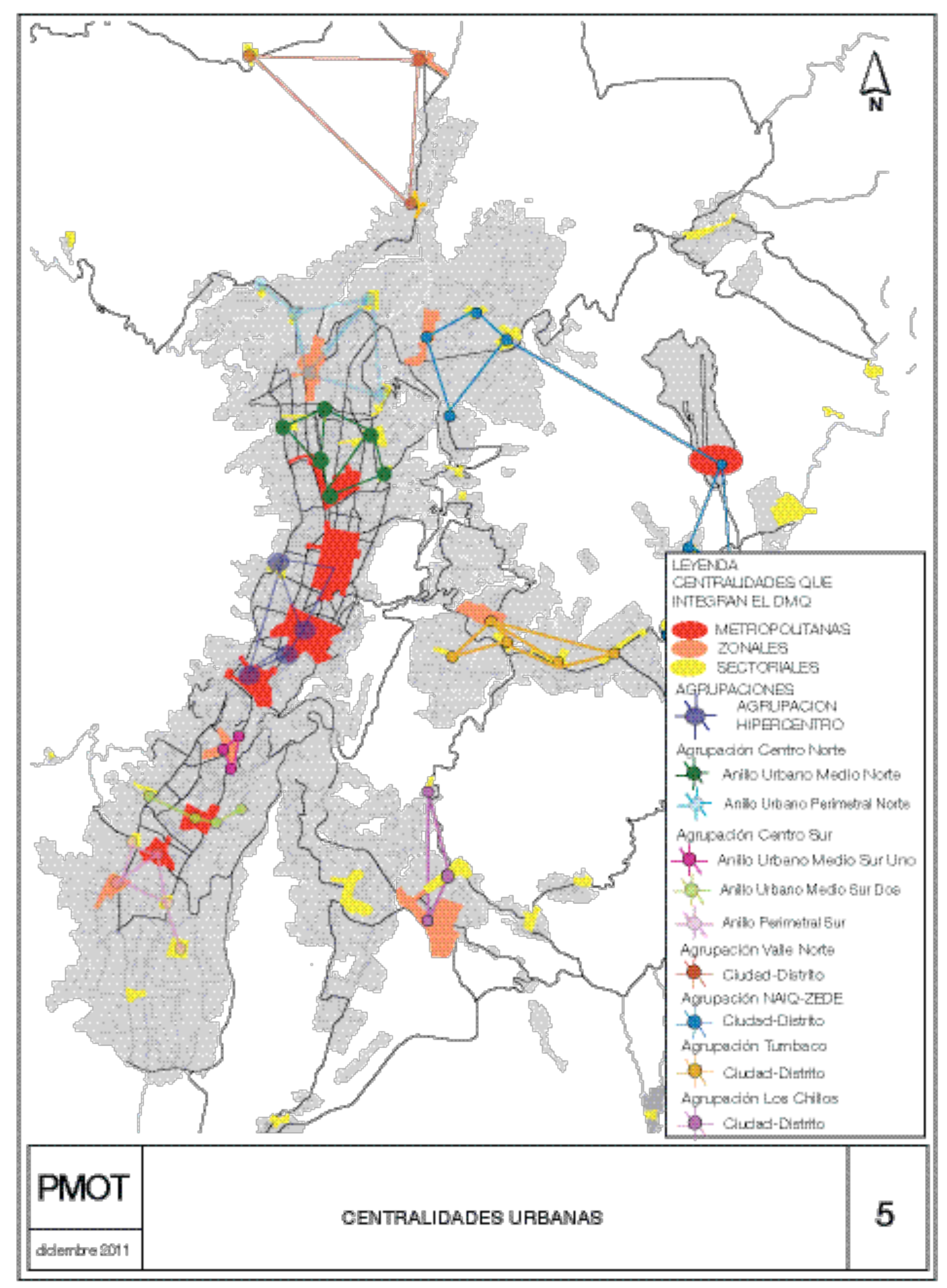
Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*



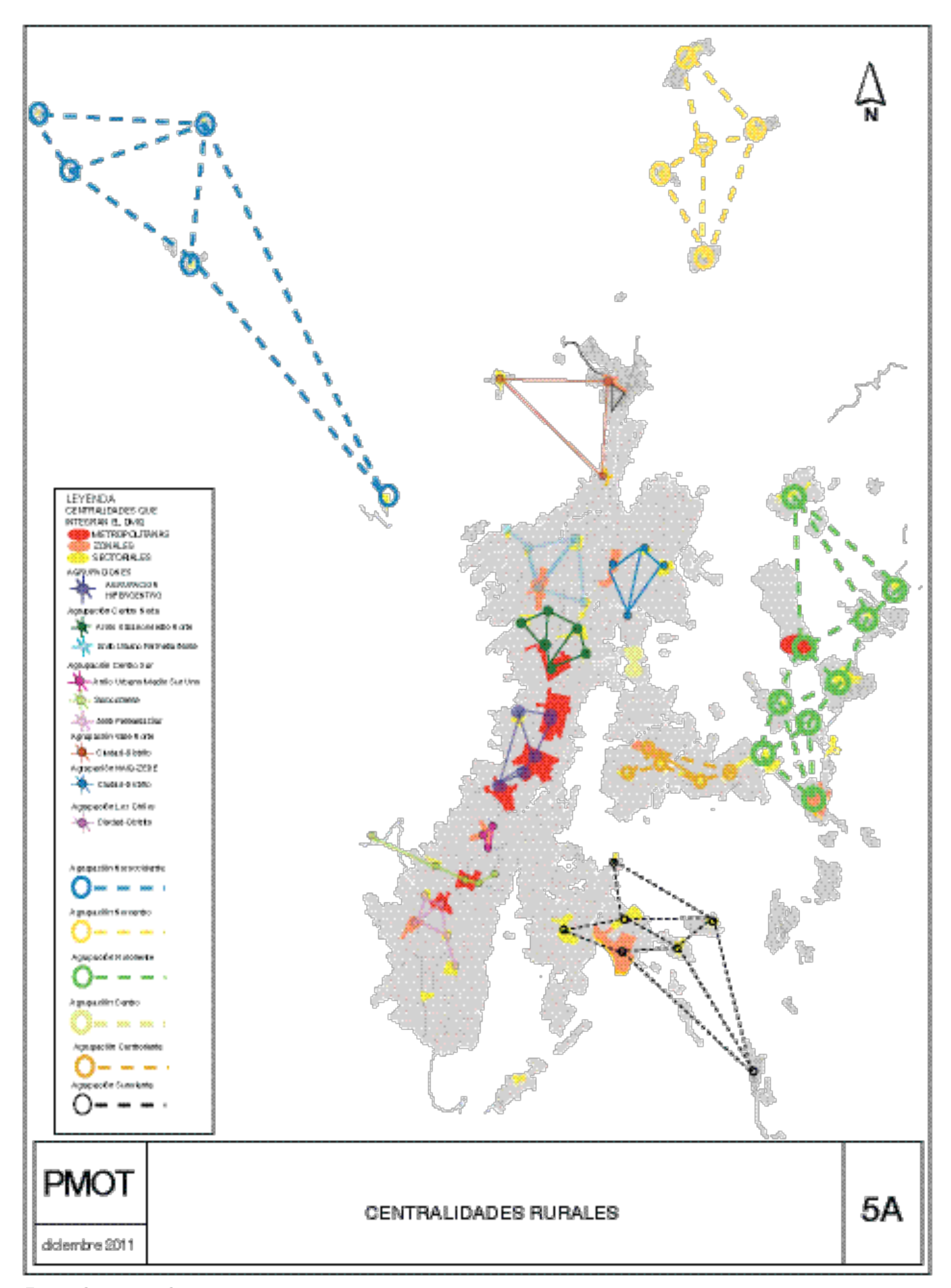
Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*



Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*



Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*



Fuente: *STHV-MDMQ, 2011.*

BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS CITADAS

- Barrera, A. Vamos hacia una ciudad nueva, hacia un nuevo gobierno ¡vamos Quito! Plan de Gobierno. Quito, Ecuador. (2008).
- Borja, J. “La ciudad en el Mundo Global”. 2010.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).
- Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPFP).
- Constitución de la República del Ecuador.
- D´Ercole R, Metzger P. “Lugares esenciales del Distrito Metropolitano de Quito” 2002.
- D´Ercole R. “Balances de los accidentes y desastres ocurridos en La Paz, Lima y Quito 1970-2007”. En Vulnerabilidades urbanas en los países andinos (Bolivia, Ecuador y Perú) (R.D´Ercole, S. Hardy, P. Metzger & J. Robert, eds.), Lima: IFEA. Tomo 38, No. 3.
- EPMAPS. “Estudios de actualización del Plan Maestro Integrado de Agua Potable y Alcantarillado para el DMQ” Hazen and Sawyer. 2011.
- ECCO “Informe: Perspectivas del Ambiente y Cambio Climático en el Medio Urbano”. Quito, Flacso 2011.
- INEC Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos. Censos de Población y Vivienda.
- Gallo, I. Optimización de Instrumentos de Gestión de Suelo en el DMQ. 2011.
- Jacobs, J. “The Death and Life of Great American Cities”, 1961.
- Jaramillo, E. y Van Sluys, C. Estudios y Elaboración del Manual de Tipologías Urbano-Arquitectónicas para un
- Desarrollo Urbano Sustentable y con Incidencia sobre el Cambio Climático. 2011.
- Lavell, A “La gestión local del riesgo: Nociones y precisiones en torno al concepto y la práctica”.CEPREDENAC. PNUD. 2003.
- Lefebvre, H. ”Le droit a la ville”, Paris: Anthropos; Ed. Du Seuil, Collection.Points. 1968.
- MDMQ. Ordenanza Metropolitana No. 255.
- MDMQ. SECRETARÍA DE AMBIENTE. Memoria Técnica del Mapa de Cobertura Vegetal del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Quito. 2011.
- MDMQ. SECRETARÍA DE AMBIENTE. Estudio Multitemporal de cambios en la cobertura vegetal del Distrito Metropolitano de Quito. En preparación. 2011.
- MDMQ. Política Metropolitana de Hábitat y Vivienda. 2010.
- MDMQ. Gerencia de Planificación de la Movilidad – EMMOP-Q.Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025. Quito. 2009.
- MDMQ. La Planificación del Desarrollo Territorial en el Distrito Metropolitano de Quito. 2009.
- MDMQ. Plan General de Desarrollo Territorial. (actualización 2006). 2006.
- Mena, A. “Asentamientos informales en el DMQ: Acceso al suelo urbano y políticas de legalización 1978-2008”. Tesis previa a la obtención de Maestría en Ciencias Sociales – FLACSO 2010.
- Metzger P, Bermúdez N. “El medio ambiente urbano en Quito”. 1996.
- SENPLADES. Plan Nacional del Buen Vivir 2009 - 2013. 2008.
- SENPLADES. Agenda Zonal, Zona. 2008.
- Vargas. O “Levantamiento cuantitativo y cualitativo de terrenos vacantes en áreas urbanas y urbanizables del DMQ”. Septiembre 2011.

Lista participantes

